RÉUSSIR MONTRÉAL

Les orientations
et les stratégies
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Ville de Montréal

Les orientations
et les stratégies
du Plan d'urbanisme
de Montréal

Décembre 1992

Ville de Montréal

Chères concitoyennes,
Chers concitoyens,

Le 18 décembre 1992, Montréal se dotait de son premier plan d'urbanisme. En matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire montréalais, le Plan d'urbanisme est dorénavant le document de référence aussi bien pour la municipalité que pour ses partenaires privés et publics.

L'adoption par le Conseil municipal de ce document a été l'aboutissement d'un effort original de planification ainsi que d'une démarche de consultation publique qui a impliqué la communauté montréalaise depuis 1987.

Je suis heureux de rendre hommage aux personnes et aux organismes qui ont consacré de leur temps et de leur énergie à enrichir notre réflexion. La vision d'ensemble de l'avenir de Montréal qui se dégage du Plan d'urbanisme doit beaucoup à leur contribution. C'est pourquoi les grandes orientations qui y sont définies peuvent aujourd'hui rallier les forces vives appelées à bâtir le Montréal de demain.

Milieu de vie pour le million de personnes qui l'habitent, Montréal doit répondre aux besoins et aux aspirations de tous ses résidents.

Bassin d'emplois le plus important dans la région et dans l'ensemble du Québec, Montréal doit pouvoir contribuer à l'essor de tous ses secteurs économiques.

Métropole économique et culturelle, Montréal doit être à même d'assumer le rôle de premier plan qui est le sien dans le développement et dans le rayonnement international du Québec.

Par ailleurs, ville consciente de ses responsabilités en matière d'environnement, Montréal a fait le choix du développement viable.

Construit à partir de ces paramètres, le Plan d'urbanisme représente à la fois un instrument grâce auquel nous serons en mesure d'améliorer le cadre de vie de la population montréalaise et un contrat social liant tous les Montréalais et Montréalaises autour d'un objectif commun : le développement économique et culturel de notre métropole.

Le Plan d'urbanisme est une invitation collective à Réussir Montréal.

Le maire de Montréal,

Jean Doré

PRÉFACE

Montréal s'est dotée en décembre 1992 du premier plan d'urbanisme de son histoire et d'un outil capital pour modeler son avenir.

Le Plan d'urbanisme de Montréal se veut le reflet de la société montréalaise. Fruit d'un important travail d'étude et d'analyse, il est aussi le produit d'un large débat démocratique amorcé en 1987 par des consultations sur l'aménagement de l'arrondissement Ville-Marie. Au gré des étapes, et en particulier lors des sommets d'arrondissement tenus en 1990, des gens issus de tous les milieux ont contribué à la réflexion sur l'aménagement et le développement de notre ville.

Au terme de cette entreprise de concertation sans précédent, des choix doivent être faits. En prenant acte des aspirations exprimées, le Plan propose une vision de Montréal, un véritable choix de ville, qui entend relever trois grands défis.

Premier défi : Montréal doit prendre le virage du développement urbain viable. Les décisions d'aujourd'hui concernent aussi les générations futures et doivent tenir compte des impacts environnementaux, économiques et sociaux à court et long terme. Le Plan d'urbanisme effectue à cet égard des choix importants tels que la priorité au transport collectif, la consolidation de la ville centrale et de son centre-ville et l'insistance sur la qualité des milieux de vie.

Deuxième défi : Montréal doit à la fois assumer ses responsabilités de métropole économique et culturelle du Québec et de ville centrale d'une région de trois millions d'habitants, et répondre aux demandes et aux besoins de ses citoyens. Le Plan d'urbanisme fait le pari de contribuer à la croissance du rayonnement de Montréal tout en pourvoyant pleinement aux besoins économiques, sociaux et culturels des quartiers montréalais.

Troisième défi : Montréal doit évoluer en conservant son identité. Notre ville dispose, en particulier en son centre, d'un énorme potentiel de développement dont la mise en valeur est essentielle pour la prospérité collective. Le Plan d'urbanisme entend catalyser ce développement sans compromis ni rupture avec les acquis qui donnent à Montréal son caractère particulier: un important patrimoine, des milieux résidentiels animés, des espaces naturels.

Dans le contexte économique actuel, au creux d'une récession majeure qui ébranle les nations industrialisées, ces trois défis, loin d'être des utopies, invitent au contraire à miser sur nos acquis et à penser de nouvelles approches de développement.

Pour relever ces défis, nous proposons des choix pragmatiques, concrets. C'est ainsi que pour appuyer le développement économique, notamment dans le secteur tertiaire, le Plan se positionne pour renforcer le Centre des affaires, maintenir et développer la présence institutionnelle, consacrer la vocation du secteur de la Cité internationale, redévelopper la rue Sainte-Catherine en soutenant son rôle de grande voie commerciale centrale. De même, il entend contribuer à moderniser des secteurs industriels anciens et stimuler l'activité de secteurs récents comme le Technoparc. Le Plan identifie également les infrastructures stratégiques, tels le boulevard Henri-Bourassa et le pont Wellington, requises pour soutenir le développement de secteurs d'activité économique.

Pour répondre aux exigences des Montréalais et Montréalaises en matière de confort, de santé et de qualité de vie, le Plan veille à l'intégrité des milieux résidentiels en déterminant le mode de cohabitation souhaitable des multiples activités urbaines et en limitant à la source la production de diverses nuisances, notamment par le contrôle de la circulation. Pour chacun des arrondissements, des mesures visent à consolider les milieux résidentiels actuels et à promouvoir le développement domiciliaire, avec un souci particulier pour les zones près et à l'intérieur du centre-ville. Toujours dans une optique de promotion de la qualité de vie, le Plan intervient pour faciliter l'accès aux services commerciaux de base, prévoit la présence des écoles et des équipements communautaires, récréatifs, sportifs, et entend consolider le réseau des équipements culturels, tant de portée métropolitaine que de desserte de quartier. Enfin, le Plan voit à créer ou à réaménager des espaces verts et signale l'amorce d'une opération massive de plantation d'arbres.

Avec le choix de ville qu'il propose, le Plan d'urbanisme lance aux divers milieux montréalais une invitation à l'action. En suggérant des balises claires, le Plan entend canaliser les énergies vers des choix de développement optimum, qui profitent à l'ensemble de la société montréalaise.

Le Plan d'urbanisme constitue une pièce maîtresse des outils de gestion urbaine. C'est à lui qu'incombe le rôle d'encadrer la révision du zonage, révision qui, d'ici 1994, verra à traduire ses objectifs dans la réglementation municipale. Le Plan est aussi appelé à jouer un rôle structurant à l'égard des actions municipales, pour lesquelles il établit un premier niveau de priorité. Le Plan souscrit à une approche réaliste: ses propositions, ses stratégies d'intervention, s'échelonnent sur le court, le moyen et le long terme, et leur mise en œuvre s'effectuera en tenant compte de la capacité de payer de la Ville et de ses partenaires, publics et privés. Et il faut souligner que le Plan est un outil évolutif: sa mise à jour se fera à intervalles de cinq ans, par une réévalution soumise à la discussion publique. Le Plan sera donc à l'image de Montréal et de ses ambitions.

Tout structurant qu'il soit, le Plan doit aussi être relayé par d'autres outils d'intervention municipale et diverses politiques sectorielles, particulièrement aux chapitres du développement économique et de l'habitation.

En matière d'aménagement et de développement urbain, notre ville est partie prenante de problématiques définies à une échelle régionale ou plus vaste. Le Plan sera un outil capital dans l'harmonisation des relations de Montréal avec ses partenaires régionaux et gouvernementaux. Mais il importe de comprendre que le Plan d'urbanisme ne peut solutionner seul tous les problèmes qui se posent à Montréal. Au-delà du Plan, l'établissement de mécanismes de planification régionale, de coordination du développement et d'équité fiscale constituent les enjeux majeurs des prochaines années.

Avec l'appui des gens qui vivent et travaillent à Montréal, des consensus d'action pourront plus facilement émerger autour d'une vision commune de la ville. Le Plan d'urbanisme se veut l'expression de la volonté, maintes fois réitérée par l'Administration, de faire de Montréal une ville moderne à l'échelle humaine. Avec ce plan d'urbanisme, nous vous convions à vous associer à la poursuite de ce projet né il y a 350 ans.

André Lavallée

Membre du Comité exécutif de la
Ville de Montréal,
responsable de l'aménagement et
du développement urbain

RÉSOLUTION D'ADOPTION DU PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL

Assemblée du Conseil municipal du 18 décembre 1992

ATTENDU que la Ville de Montréal a décidé de se doter d'un plan d'urbanisme pour l'ensemble de son territoire;

ATTENDU que le Comité exécutif a adopté, en 1987, une résolution visant à entreprendre, dans une première étape, l'élaboration d'un plan d'urbanisme pour le centre-ville de Montréal;

ATTENDU que le Comité exécutif a décidé, en février 1989, d'étendre la démarche d'élaboration du Plan d'urbanisme aux autres arrondissements de Montréal et a créé à cet effet le Bureau du plan d'urbanisme au sein du Service de l'habitation et du développement urbain;

ATTENDU que, suite à de nombreuses opérations de concertation et de consultation publiques, le Conseil municipal a adopté, en octobre 1990, le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie;

ATTENDU que, suite à une importante démarche de concertation publique menée dans l'ensemble des autres arrondissements en 1990, le projet de Plan d'urbanisme de Montréal, comprenant le document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et les plans directeurs des arrondissements de Montréal, fut rendu public en juin 1992;

ATTENDU, qu'en septembre 1992, une Commission spéciale d'étude du Conseil a étudié lors de séances publiques le contenu du document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et que les comités-conseil d'arrondissement ont étudié publiquement le contenu du projet de Plan directeur de leur arrondissement respectif;

ATTENDU que la Commission spéciale d'étude du Conseil et les comités-conseil d'arrondissement ont déposé au Comité exécutif, en novembre 1992, leurs recommandations à l'égard du projet de Plan d'urbanisme de Montréal;

ATTENDU que le Comité exécutif dépose au Conseil municipal, en décembre 1992, sa réponse aux recommandations de la Commission spéciale d'étude du Conseil et des comités-conseil d'arrondissement ainsi que les modifications apportées au projet de Plan d'urbanisme de Montréal;

ATTENDU que, suite à l'étude publique réalisée par le Comité-conseil de l'arrondissement Ville-Marie portant sur le Cadre réglementaire de l'arrondissement, le Comité exécutif a déposé, en septembre 1992, sa réponse aux recommandations du Comité-conseil et que les amendements ont été apportés en conséquence au Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie;

ATTENDU que le Plan d'urbanisme de Montréal comprend les documents suivants :

- «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et l'addenda qui lui est joint;
- «Le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Ahuntsic/Cartierville», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc Extension», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Rosemont/Petite-Patrie», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-Sud», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Sud-Ouest», les plans et l'addenda qui lui sont joints;
- «Le Plan directeur de l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles», les plans et l'addenda qui lui sont joints;

Le Comité exécutif recommande :

1. ADOPTION ET MISE EN OEUVRE

1.1 que soit adopté le Plan d'urbanisme de Montréal ci-annexé comprenant le document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et l'addenda ci-joint, l'addenda modifiant le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie ainsi que les plans directeurs des autres arrondissements et les plans et les addenda qui leur sont joints;

1.2 que le Plan d'urbanisme de Montréal soit le document de référence officiel qui guidera dorénavant les décisions et les interventions de la Ville en matière d'aménagement et de développement de son territoire et qu'il serve d'outil d'encadrement pour la révision de la réglementation d'urbanisme;

1.3 que, pour les fins d'interprétation du Plan d'urbanisme, le document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal» et son addenda ci-joint aient préséance sur les plans directeurs d'arrondissement;

1.4 qu'à chaque année soit déposé au Conseil municipal un bilan rendant compte des actions municipales entreprises et prévues pour mettre en oeuvre le Plan d'urbanisme et que soit également jointe, à chaque version annuelle du programme triennal d'immobilisations (PTI), une annexe présentant le bilan des investissements reliés à la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme;

1.5 que le rapport annuel de chacune des sociétés paramunicipales fasse état des éléments du Plan d'urbanisme qu'elles ont contribué à mettre en oeuvre;

2. RÉVISION ET CONFORMITÉ DE LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

2.1 que dans un délai de deux ans suivant l'adoption de la présente résolution, la réglementation d'urbanisme fasse l'objet d'une révision en vue de la rendre conforme aux orientations, aux objectifs et aux paramètres d'encadrement réglementaire compris dans le Plan d'urbanisme;

2.2 que durant la période intérimaire comprise entre l'adoption du Plan d'urbanisme et l'adoption de la réglementation d'urbanisme révisée, un projet non conforme aux paramètres d'encadrement réglementaire prescrits dans le Plan d'urbanisme, mais jugé conforme aux objectifs qui sont poursuivis dans le Plan, puisse être autorisé en vertu de la procédure appropriée (modification à la réglementation de zonage, procédure d'approbation de projets, autorisation spéciale accordée en vertu du règlement 2713, procédure d'autorisation des usages conditionnels); le processus d'étude d'un tel projet ne pouvant s'enclencher que sur un mandat du Comité exécutif, suite à une recommandation en ce sens du directeur du Service de l'habitation et du développement urbain;

2.3 que suite à l'élaboration de la nouvelle réglementation d'urbanisme, les paramètres d'encadrement réglementaire compris dans le Plan d'urbanisme puissent faire l'objet d'une révision qui sera soumise à l'approbation du Conseil municipal afin d'assurer la conformité entre la réglementation d'urbanisme révisée et les éléments du Plan d'urbanisme énumérés à l'article 2.1;

3. PROCESSUS DE MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME

3.1 que suite à son adoption en décembre 1992, le Plan d'urbanisme de Montréal soit révisé à tous les cinq ans selon une procédure prévoyant des mécanismes de consultation publique;

3.2 qu'entre les révisions quinquennales, le Plan d'urbanisme puisse faire l'objet de modification au besoin; que tout amendement au Plan d'urbanisme fasse l'objet d'une consultation publique selon une procédure établie par le Comité exécutif. Selon la portée de l'enjeu soulevé par cet amendement au Plan d'urbanisme, le Comité exécutif mandatera le comité-conseil de l'arrondissement concerné ou le Bureau de consultation de Montréal de tenir la consultation publique; à la suite de la procédure de consultation publique, les amendements apportés au Plan d'urbanisme seront adoptés par le Conseil municipal.

TABLE
DES MATIÈRES

Liste des plans viii
Liste des tableaux ix
Liste des illustrations x
Liste des figures xi

INTRODUCTION 1

1 MONTRÉAL EN PERSPECTIVE 5

Montréal métropole du Québec et ville du monde 6
. Les fonctions économiques et les compétences 6
. Montréal métropole culturelle 6
. Le rôle d'accueil 7
Montréal ville centrale 8
Montréal ville en mutation économique 9
Montréal ville de diversité 10
Montréal ville du quotidien 12

2 LES GRANDES ORIENTATIONS 19

2.1 Soutenir et mettre en valeur le rôle de métropole de Montréal 21
2.2 Assurer la diversité des activités économiques 23
2.3 Accroître la qualité des milieux résidentiels 25
2.4 Améliorer l'environnement urbain montréalais 26

3 LES ACTIVITÉS URBAINES 29

3.1 L'habitation et la vie de quartier 30
3.2 L'activité de bureau 42
3.3 L'activité institutionnelle 46
3.4 L'activité industrielle 48
3.5 L'activité commerciale 52
3.6 L'activité culturelle 57
3.7 L'activité touristique 62

4 L'ENVIRONNEMENT URBAIN 65

4.1 La forme urbaine et le patrimoine 66
4.2 Les parcs et les espaces naturels 77
4.3 La gestion des ressources et des nuisances environnementales 85

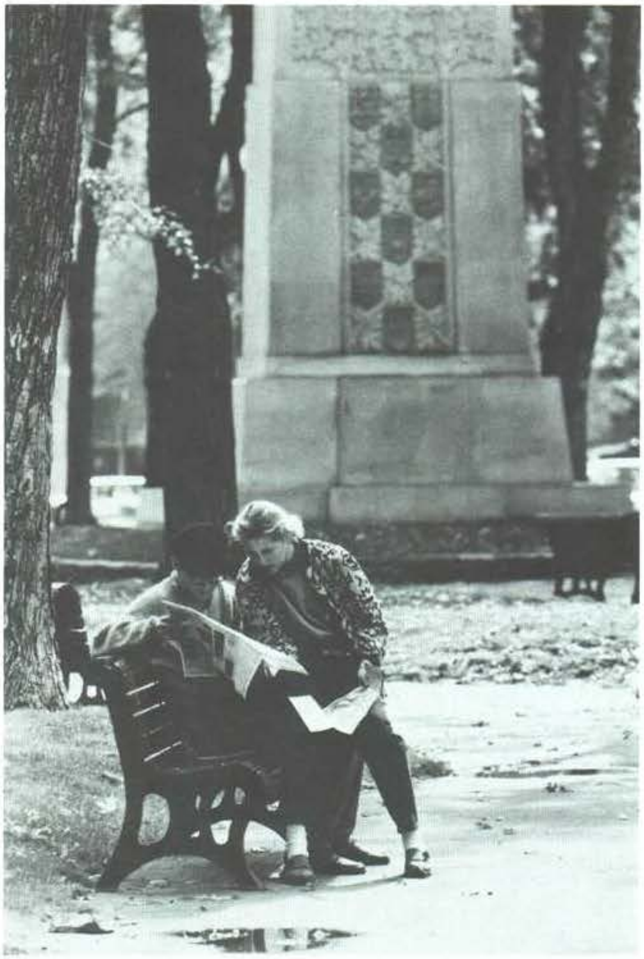
5 LES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES 91

6 LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URBANISME 101

6.1 L'encadrement réglementaire du développement urbain 102
6.2 L'encadrement des interventions et des investissements municipaux 107
6.3 La planification urbaine subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme 108

Lexique 110
Abréviations 111
Bibliographie 112

LISTE DES PLANS



1. Les arrondissements de Montréal 2
2. Montréal dans le nord-est du continent 6
3. L'évolution de l'urbanisation de la région de Montréal (1760-1981) 16
4. Le territoire urbanisé de la région de Montréal (1990) 17
5. Les terrains vacants présentant un potentiel de développement résidentiel 34
6. Les concentrations d'espaces de bureau dans la région de Montréal 43
7. Le Centre des affaires et les pôles d'activités multiples de l'arrondissement Ville-Marie 44
8. Les principales concentrations institutionnelles 47
9. Les secteurs industriels 49
10. Les principales artères commerciales 54
11. Les principales concentrations d'équipements culturels 59
12. Les principaux attraits touristiques 63
13. Le patrimoine de valeur exceptionnelle 74
14. Les grands parcs, les rives publiques et le réseau vert 79
15. Les sites d'élimination des neiges et des déchets (1991-1992) 86
16. Les réseaux du métro et des trains de banlieue 92
17. Les voies réservées au transport collectif 93
18. Le stationnement réservé aux résidents 94
19. Les corridors des voies cyclables 95
20. Les voies de camionnage 97
21. Les voies de circulation 99

LISTE DES TABLEAUX

1. Les principales étapes d'élaboration du Plan d'urbanisme 3
2. Les emplois à Montréal en 1988 9
3. La population des arrondissements montréalais et de la région métropolitaine en 1991 10
4. La répartition des espaces publics existants par catégorie 78
5. Les catégories d'affectation du sol 103
6. Les limites de hauteur et de densité 105
7. Les éléments précisés dans la réglementation de zonage 105
8. Les secteurs à soumettre à une planification de site 106
9. Les secteurs de planification particulière 109

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Illustration 1
L'interface industrielle/résidentielle 51

Illustrations 2 et 3
Les spécifités de la forme urbaine: l'îlot des quartiers centraux 67

Illustrations 4 à 8
La consolidation du cadre bâti 68

Illustrations 9 et 10
La consolidation des rues commerciales 69

Illustrations 11 à 14
Les hauteurs de construction et le confort des piétons 70

Illustrations 15 et 16
L'aménagement du domaine public 70

Illustrations 17 et 18
L'encadrement des lieux publics 71

Illustrations 19 et 20
Le traitement des intersections 71

Illustrations 21 et 22
Les galeries marchandes et l'animation de la rue 71

Illustration 23
L'affichage sur les rues commerciales 72

Illustration 24
Les deux massifs 72

Illustrations 25 et 26
Les perspectives visuelles dans l'axe des rues 73

Illustrations 27 et 28
Les éléments architecturaux à préserver 76

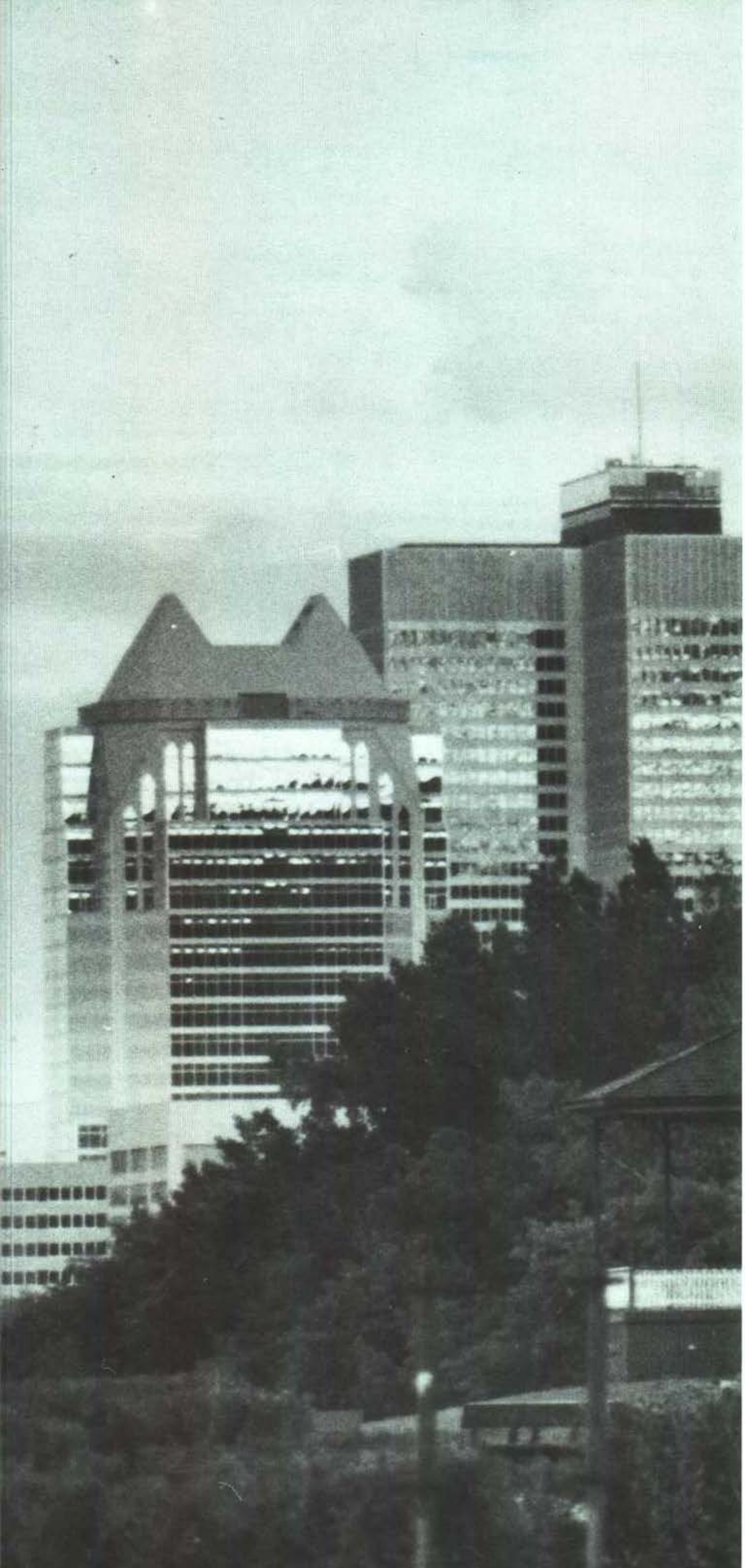
LISTE DES FIGURES

1.	Population par groupe d'âge et par sexe, ville de Montréal, 1976 et 1986	11
2.	Population par groupe d'âge et par sexe, région métropolitaine, 1976 et 1986	11
3.	Évolution de la taille des ménages, ville de Montréal, 1976 et 1986	11
4.	Évolution de la taille des ménages, autres villes de la région métropolitaine, 1976 et 1986	11
5.	Évolution de la population, ville de Montréal et région métropolitaine, 1961 - 1986	12
6.	Évolution du nombre de ménages, ville de Montréal et région métropolitaine, 1961 - 1986	12
7.	Évolution relative de la population, ville de Montréal, autres villes de l'île de Montréal, couronnes nord et sud, 1961 - 1986	12
8.	Logements mis en chantier, Montréal, autres villes de l'île de Montréal, couronnes nord et sud, données annuelles, 1986 - 1991	33

LES GRANDES PRIORITÉS DU PLAN D'URBANISME

Parmi les interventions annoncées par le Plan d'urbanisme, un certain nombre d'interventions prioritaires ont été adoptées par le Conseil municipal à la suite du processus de consultation publique. Ces priorités, qui apparaissent dans l'encart ci-contre, ont été retenues pour leur effet structurant sur le développement de Montréal.

- La mise en œuvre de mesures pour soutenir la croissance du Centre des affaires.
- Le développement résidentiel des faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets dans l'arrondissement Ville-Marie.
- La poursuite des efforts relatifs au développement de la Cité internationale.
- La revitalisation de la rue Sainte-Catherine.
- La construction du pont Wellington.
- La réfection du boulevard Henri-Bourassa dans le quartier Rivière-des-Prairies.
- Le parachèvement du boulevard urbain Ville-Marie et son raccordement avec l'autoroute 25.
- La réalisation du Parc d'entreprises du canal et du Technoparc.
- Le redéveloppement des abords de la voie du CP.
- L'implantation de voies réservées au transport collectif.
- La révision complète de la réglementation de zonage.
- La mise en valeur du mont Royal.
- L'établissement d'accords de développement entre la Ville et les grandes institutions.
- La réalisation du réseau vert.
- La mise en œuvre de mesures pour accroître la qualité de vie et la sécurité dans les milieux résidentiels.
- La création et le réaménagement de parcs dans les quartiers en déficit d'espaces verts.
- La consolidation du réseau des grands équipements culturels et de loisirs.
- La consolidation du réseau d'équipements culturels et de loisirs dans les quartiers.
- La consolidation des artères commerciales de quartier.
- L'opération massive de plantation d'arbres.



Ce premier Plan d'urbanisme de Montréal est l'aboutissement des efforts de planification et de concertation entrepris par la Ville depuis 1987. Il est composé de dix documents: «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme» et les plans directeurs des neuf arrondissements de Montréal, dont celui de l'arrondissement Ville-Marie adopté par une résolution du Conseil municipal en octobre 1990.

Le Plan d'urbanisme de Montréal énonce les objectifs municipaux en matière d'aménagement et de développement du territoire et les mesures que la Ville entend mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs. Ce document, malgré un contenu largement technique, a un caractère politique et a été approuvé officiellement par les élus municipaux le 18 décembre 1992.

Le Plan d'urbanisme vise à encadrer les interventions de la Ville sur son territoire en fonction d'objectifs et de stratégies définis en concertation avec la population. Il établit également les règles du développement urbain tant pour les promoteurs privés que pour les gouvernements fédéral et provincial.

Le statut juridique du Plan d'urbanisme

Le Conseil municipal a adopté, par résolution, la version finale du Plan d'urbanisme, le 18 décembre 1992.

La réglementation de zonage et les autres instruments d'urbanisme devront se conformer aux éléments suivants tirés des dix documents du Plan d'urbanisme:

- les orientations, les objectifs et les stratégies concernant l'ensemble de la ville et chacun des arrondissements;
- les paramètres d'encadrement réglementaire, c'est-à-dire l'affectation du sol, les limites de hauteur et de densité, et les textes explicatifs connexes.

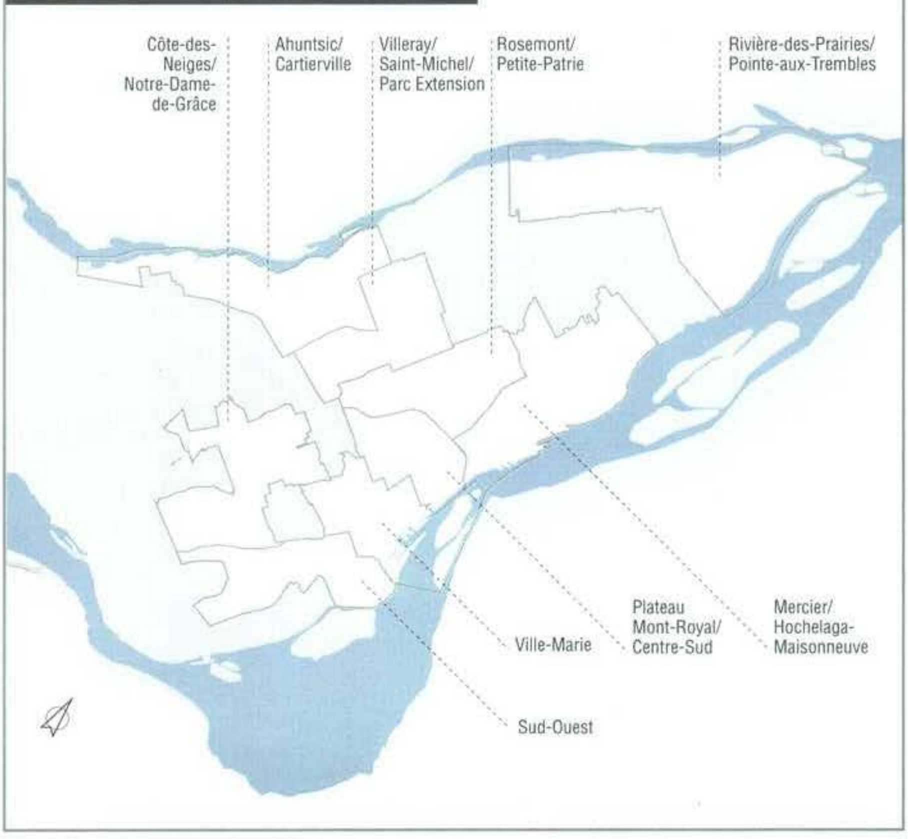
La Ville entend donc que le cadre de gestion du développement urbain soit clairement établi et ne soit modifié que de façon explicite et transparente. Cette obligation morale pourra se traduire éventuellement en une obligation juridique à la suite des modifications pertinentes apportées à la Charte de la Ville.

La conformité des instruments d'urbanisme au Plan et la révision de la réglementation

Les instruments d'urbanisme permettent à la Ville de contrôler le développement urbain et comprennent notamment la réglementation de zonage et les approbations de projets spécifiques en vertu de l'article 612 de la Charte de la Ville.

La réglementation de zonage sera entièrement révisée, pour l'ensemble du territoire municipal, dans un délai de deux ans suivant l'adoption du Plan par le Conseil municipal. L'élaboration du Plan d'urbanisme constitue donc la première étape de la refonte et de la révision du zonage à Montréal. Ce travail est nécessaire car les multiples règlements de zonage qui s'appliquent aux diverses portions du territoire montréalais ont été conçus et adoptés à diverses époques, selon des structures et des logiques différentes. Dans certains cas, ils ne répondent plus aux besoins actuels en matière d'encadrement du développement urbain.

Plan 1 Les arrondissements de Montréal



En attendant l'adoption du zonage révisé, des mesures intérimaires de zonage sont appliquées pour éviter les actions susceptibles de contrevenir au Plan d'urbanisme.

L'adoption, la révision et l'amendement du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme sera révisé à tous les cinq ans, et la procédure de révision du Plan sera analogue à celle appliquée lors de l'adoption.

Entre les révisions quinquennales, le Conseil municipal amendera au besoin le Plan d'urbanisme. De tels amendements pourront être liés à un projet de développement urbain spécifique, ou à l'adoption d'un plan particulier d'un secteur donné ou d'un plan de site (voir le chapitre 6). Dans les trois cas, l'étude des modifications du Plan d'urbanisme fera l'objet d'une consultation publique selon une procédure établie par le Comité exécutif. Selon la portée de l'enjeu soulevé par cet amendement du Plan d'urbanisme, le Comité exécutif mandatera le Comité-conseil de l'arrondissement concerné ou le Bureau de consultation de Montréal de tenir la consultation publique. Un amendement au Plan d'urbanisme ne prendra effet qu'après modification du Plan d'urbanisme par le Conseil municipal. Dans le cas d'un amendement du Plan d'urbanisme découlant d'un accord de développement entre la Ville et une institution, le processus sera simplifié et comprendra l'amendement du règlement de zonage pertinent (voir la section 3.3).

Le processus de concertation

L'élaboration du Plan d'urbanisme a jusqu'à maintenant privilégié la participation des Montréalais et des élus qui les représentent soit par les audiences publiques sur l'aménagement de l'arrondissement Ville-Marie, soit par les opérations de concertation menées par chacun des comités-conseil d'arrondissement (voir les principales étapes présentées au tableau 1).

Le processus de validation du Plan d'urbanisme en 1992 a, lui aussi, fait une place importante à la participation publique.

Puisqu'il comprend des éléments de portée municipale et locale, des études publiques tenues par une commission spéciale du Conseil et par chacun des comités-conseil d'arrondissement (CCA) concernés ont précédé son adoption en décembre 1992.

La commission du Conseil a étudié le présent document intitulé «Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme» alors que, dans chaque arrondissement, le CCA s'est penché sur le Plan directeur d'arrondissement. Les recommandations de la Commission et des CCA, formulées à la suite de l'audition des commentaires du public, ont permis de finaliser le Plan d'urbanisme.

La structure du document

Le présent document énonce les principales orientations de l'aménagement et du développement du territoire montréalais, ainsi que les objectifs et les stratégies retenus pour assurer leur mise en œuvre. Les plans directeurs d'arrondissement traduisent, à l'échelle locale, ces orientations et stratégies.

Le chapitre 1 expose les enjeux de l'urbanisme à Montréal compte tenu de son double rôle de métropole économique et culturelle du Québec et de ville centrale de la région métropolitaine, ainsi que des mutations sociales et économiques des dernières années.

Le chapitre 2 énonce les quatre grandes orientations qui guident l'ensemble des objectifs du Plan d'urbanisme.

Les chapitres 3, 4 et 5 présentent les objectifs et les stratégies de mise en œuvre relatifs aux activités urbaines, à l'environnement urbain et aux déplacements des personnes et des marchandises.

Le chapitre 6 présente les moyens de mise en œuvre du Plan d'urbanisme.

Tableau 1 Les principales étapes d'élaboration du Plan d'urbanisme

Printemps 1987	Décision du Comité exécutif d'élaborer un plan d'urbanisme pour le centre-ville
Novembre 1987	Tables rondes sectorielles sur l'aménagement de l'arrondissement Centre (devenu depuis Ville-Marie)
Mars 1988	Publication de l'Énoncé d'orientations sur l'aménagement de l'arrondissement Centre
Printemps 1988	Audiences publiques tenues par le Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre (Comité Saumier)
Novembre 1988	Dépôt du rapport du Comité consultatif sur l'aménagement de l'arrondissement Centre
Février 1989	Décision du Comité exécutif d'élaborer le Plan d'urbanisme des autres arrondissements
Janvier 1990	Publication de la version préliminaire du Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Centre
	Publication, pour chacun des huit autres arrondissements, de la Synthèse des enjeux d'aménagement et de développement
Printemps 1990	Déroulement du processus de concertation mené par chacun des comités-conseil d'arrondissement (CCA)
Août 1990	Dépôt par chaque CCA de ses recommandations
Septembre 1990	Réponse du Comité exécutif aux recommandations des CCA
Octobre 1990	Adoption par le Conseil municipal du Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie
Juin 1992	Publication du projet de Plan d'urbanisme de Montréal
Juin-sept. 1992	Déroulement du processus de consultation publique sur le projet de Plan d'urbanisme
Décembre 1992	Adoption du Plan d'urbanisme par le Conseil municipal

1

Montréal en perspective

Métropole québécoise, Montréal constitue aujourd'hui le coeur d'une des dix plus grandes agglomérations nord-américaines. Ses 350 ans en font l'une des doyennes de l'Amérique. Elle présente pourtant un visage des plus contemporains: aujourd'hui, les forces de Montréal ont pour nom compétence et culture, grandes institutions et échanges internationaux, services publics et privés, secteur tertiaire moteur et infrastructures modernes.

Montréal remplit des fonctions cruciales pour le développement de sa région immédiate et pour la prospérité de l'ensemble du Québec. Qu'il s'agisse des sphères économiques ou culturelles, des tendances démographiques ou des phénomènes sociaux déterminants, Montréal constitue à la fois un terrain et un acteur majeur: ce qui s'y vit est déterminant pour la société québécoise. Montréal doit assumer pleinement le rôle et les responsabilités que son importance lui confère, vis-à-vis de ses citoyens, dans sa région, au Québec et à des échelles plus vastes.

En définissant son mode de développement, Montréal se lance un défi particulier. Elle doit, sans sacrifier son dynamisme, rechercher l'équilibre de ses multiples composantes. Car, grande ville, la métropole québécoise recèle une diversité sociale et culturelle particulièrement forte, tout en offrant à ses citoyens des quartiers animés qui sont autant de lieux d'appartenance.

«Ville moderne à l'échelle humaine». Cette expression résume à la fois ce qu'est Montréal et l'essentiel de ses ambitions: donner à ses citoyens un milieu de vie favorisant leur épanouissement et offrir à la collectivité les conditions d'un plein développement et d'un vaste rayonnement.

«Ville moderne à l'échelle humaine». Cette expression contient aussi l'essentiel des ambitions du Plan d'urbanisme.

Montréal métropole du Québec et ville du monde

Dépassant largement leur mission locale et régionale, les forces vives de Montréal jouent, à l'intérieur de l'économie et de la culture québécoises, un rôle d'une ampleur indiscutable.

C'est par Montréal que le Québec s'internationalise. Montréal, ce «cas d'espèce de l'univers québécois», mise sur sa taille, sa qualité de vie et ses activités culturelles et économiques pour prendre sa place dans le réseau des métropoles contemporaines. Par ses institutions, la présence déjà établie d'organismes internationaux, diverses activités d'échanges, sa spécificité linguistique et son caractère cosmopolite, elle dispose d'atouts sur lesquels s'appuie son rayonnement.

Les fonctions économiques et les compétences

Depuis le XIX[e] siècle, Montréal est le centre nerveux des échanges économiques du Québec; plaque tournante du commerce, elle constitue la tête de pont du Québec vers les marchés extérieurs: marché continental, axé vers l'Ontario et le nord-est américain, et marché international, principalement européen.

Montréal assume toujours ce rôle et l'élargit. Aux infrastructures commerciales et aux services à la production qu'elle a traditionnellement fournis au Québec, elle ajoute désormais une compétence de pointe dans les secteurs stratégiques du tertiaire moteur.

Ainsi le centre-ville de Montréal accueille-t-il un nombre important de sièges sociaux d'entreprises québécoises, qui trouvent là un environnement propice à l'expansion. La concentration de services financiers, boursiers et bancaires, la présence croissante d'organismes et d'entreprises à caractère international, l'accessibilité aux réseaux de télécommunications, ne sont que quelques-uns des éléments du rayonnement montréalais.

Dans un contexte de libéralisation des échanges et d'abolition des barrières réglementaires, ces éléments doivent permettre au Québec et à Montréal de soutenir la concurrence des régions du nord-est du continent et de leurs grandes villes.

La concentration d'institutions publiques et privées à grand rayonnement figure parmi les forces de Montréal. La vitalité de l'enseignement supérieur et de la recherche se manifeste dans plusieurs créneaux, en particulier les sciences de la santé, l'ingénierie et les télécommunications. Les institutions montréalaises contribuent à dynamiser de nombreux secteurs d'activité et constituent notamment un facteur de localisation important pour les entreprises à la recherche de compétences de pointe dans leur domaine.

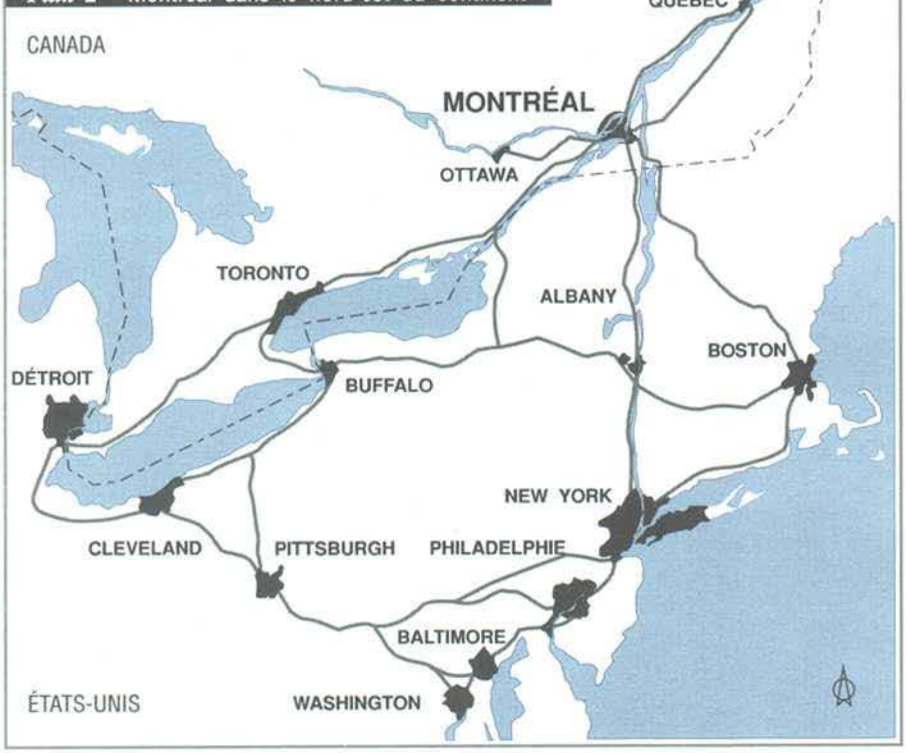
Montréal accueille aussi sur son territoire les médias électroniques nationaux, les grandes entreprises de presse écrite, et un nombre important de maisons d'édition et d'entreprises de diffusion qui font d'elle un centre névralgique de communications. Par toutes ces activités, Montréal est à la fois inscrite dans l'univers de la pensée et de la culture québécoises, et ouverte sur le monde.

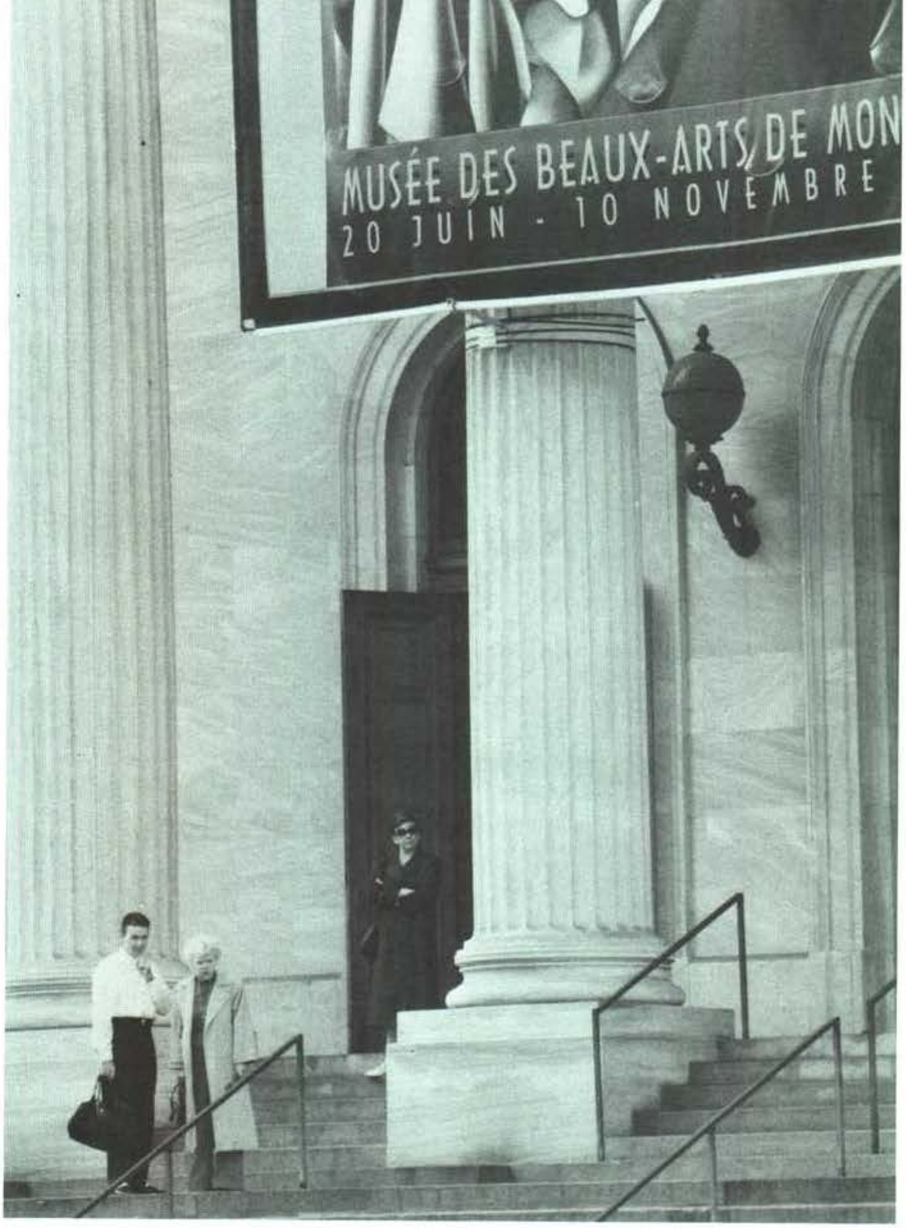
Montréal métropole culturelle

Qui dit Montréal, dit culture. La densité de son environnement culturel fait de la ville le lieu par excellence de création, de production et de diffusion des activités culturelles québécoises, dont elle constitue la rampe de lancement vers l'extérieur. Dans ce domaine, les qualités particulières de Montréal ont des incidences sur la vitalité culturelle de l'ensemble du Québec.

L'importance du rôle culturel de Montréal repose sur une synergie entre une forte concentration de créateurs - plus de 1 000 organismes culturels y sont déployés - des possibilités d'aménagement de lieux de création et de présentation des oeuvres, et de nombreux équipements de grande envergure. Ces derniers forment autant de points de repère dans la ville. La Place des arts, le Musée des Beaux-arts, le Centre canadien d'architecture, le Musée McCord, le Musée d'art contemporain sont parmi les établissements qui participent à l'essor de Montréal et de son centre-ville.

Plan 2 Montréal dans le nord-est du continent





Parmi ces événements qui participent à la réputation de la ville, plusieurs ont un caractère récurrent et sont associés à l'un ou l'autre des grands sites ou équipements montréalais. L'étape de la Coupe du monde cycliste sur le mont Royal, les tournois internationaux de tennis au parc Jarry, la course automobile de Formule 1 sur le circuit Gilles-Villeneuve de l'île Notre-Dame, ou encore les matches des équipes montréalaises de hockey au Forum, ou de baseball, de football et de soccer au Stade olympique démontrent - pour ne citer que quelques activités à caractère sportif - la capacité de Montréal d'offrir un cadre de choix à l'organisation de grands événements variés et de niveau international.

Par son ouverture sur le monde et ses activités économiques et culturelles, Montréal est appelée à poursuivre le développement de son rôle de métropole. Un des enjeux du Plan d'urbanisme sera d'identifier et d'agir sur les conditions nécessaires au maintien et à la croissance de ce rayonnement métropolitain, à l'échelle québécoise, continentale et internationale.

Enfin, des événements tels le Festival international de jazz et le Festival des films du monde, attirent les visiteurs et animent la ville entière.

Le rôle d'accueil

En tant que métropole, Montréal se fait aussi porte d'entrée du Québec. La place qu'elle a occupée et occupe encore dans l'accueil des mouvements d'immigration est capitale: alors que la grande région métropolitaine accueille 90 % des immigrants du Québec, Montréal en reçoit à elle seule la moitié, et joue un rôle particulier dans l'accueil immédiat des réfugiés et dans l'offre de services aux nouveaux arrivants en général. Ce rôle est appelé à s'amplifier dans les prochaines années, à la mesure des nouveaux objectifs nationaux d'immigration et selon l'attention croissante que la société québécoise accorde à cette question.

L'ouverture de Montréal sur le monde se traduit également dans le tourisme. Montréal reçoit chaque année 6 millions de visiteurs. Qu'il s'agisse de tourisme d'affaire, de congrès ou d'agrément, c'est par Montréal que transitent la plupart des visiteurs étrangers et que s'établit une première image du Québec.

Plusieurs événements de portée internationale - l'Exposition universelle de 1967, les Jeux olympiques de 1976, les Floralies de 1980 - ont marqué l'image de Montréal et fait sa renommée. Cette image est régulièrement entretenue et rehaussée par une pléiade d'activités d'un grand rayonnement.

Montréal ville centrale

Montréal jouit donc d'un rayonnement international et continental. Elle constitue aussi le coeur d'une région regroupant la moitié des habitants et des activités du Québec.

La réalité régionale montréalaise s'impose de plus en plus. En deux générations, de 1931 à aujourd'hui, la population de la région de Montréal a presque triplé. La population de la ville même n'a toutefois pas connu la même courbe de croissance et Montréal compte actuellement le tiers des habitants de la grande région.

Montréal conserve pourtant une vocation et des responsabilités particulières à l'égard de sa région. Elle lui fournit 40 % des emplois, dont plus du tiers se situent au centre-ville, et impulse le développement dans de nombreux secteurs d'activité. Elle assure également un ensemble de services vitaux, publics et privés, aux personnes et aux entreprises; ses institutions et ses infrastructures contribuent au niveau de vie des habitants de la métropole aux plans économique, culturel et éducatif.

En complément des services de toute nature qu'elle dispense, Montréal doit assumer des charges liées à sa fonction de noyau central. Toutefois, les coûts inhérents au maintien des équipements et services montréalais ne sont pas défrayés par l'ensemble de ceux qui les utilisent.

Parallèlement, son âge même impose à Montréal un fardeau particulier qu'elle assume seule. Le renouvellement nécessaire des infrastructures vétustes et les legs parfois lourds des époques antérieures, telle la pollution possible de sols industriels, constituent une hypothèque qui pèse sur la ville centrale.

Sur un autre plan, Montréal doit, de par son caractère central, endosser des responsabilités particulières dans le domaine social. C'est dans la ville centrale que se retrouvent des clientèles à problèmes multiples, souvent laissées pour compte, et dont les difficultés ne sont pas seulement d'origine économique. Itinérants, personnes désinstitutionnalisées et jeunes fugueurs ne forment que quelques exemples de ces clientèles urbaines que doit accueillir la société montréalaise.

Une donnée résume la situation: représentant le sixième de la population du Québec, les Montréalais doivent consacrer au budget de leur ville l'équivalent du tiers des budgets municipaux de tout le Québec et desservir, par certains services, infrastructures et équipements, des collectivités qui regroupent la moitié des Québécois.

Montréal joue un rôle pivot d'autant plus difficile que la banlieue qu'elle dessert est de plus en plus vaste. Il ne s'agit pas simplement de croissance puisqu'un processus important de restructuration de l'espace est en cours. Selon les relevés du ministère des Transports du Québec, alors que la population de la région n'augmentait que de 13 % entre 1966 et 1981, la superficie occupée grimpait de 50 %.

Cet étalement urbain, ce changement dans la façon de peupler l'espace, affecte Montréal de multiples façons. La dispersion des activités résidentielles et économiques mobilise les ressources financières québécoises vers la construction de routes et d'infrastructures en zones à faible densité et constitue un poids de plus en plus lourd pour un bassin stable de contribuables.

Montréal hérite en plus de problèmes liés à la hausse constante de la circulation automobile, mode de transport dominant de la banlieue.

Entre 1982 et 1987, au moment même où, à Montréal, l'achalandage du transport en commun enregistrait un plafonnement, le flux régional de la circulation connaissait un essor de l'ordre de 30 %.

Les coûts et les impacts environnementaux de cette circulation sont considérables: la consommation accrue de carburant amène une pollution atmosphérique et l'acidification des pluies, la croissance des réseaux routiers empiète sur les territoires agricoles, sans compter les effets, en milieu urbain, de la congestion automobile.

Mais les aspects environnementaux ne composent qu'un aspect du gaspillage des ressources dû au développement étalé. L'étalement se traduit aussi par une désaffection progressive des zones, voire des municipalités, du centre de la région au profit d'espaces périphériques moins coûteux. Ce mouvement nécessite davantage de nouvelles infrastructures de tous ordres, dont les coûts s'ajoutent aux charges déjà lourdes des zones centrales. Ainsi s'amorce une spirale sans fin. Les effets de cette situation se font sentir dans les zones centrales, où les coûts de développement plus élevés incitent à l'abandon de secteurs disposant pourtant d'infrastructures et de services. L'analyse des effets de l'étalement urbain doit se faire à l'échelle régionale, en évaluant l'ensemble de ses coûts et impacts.

La recherche de mécanismes susceptibles d'assurer, à l'échelle de la région, l'harmonisation des développements et leur complémentarité constituera un enjeu dans les prochaines années. Montréal et sa région devraient pouvoir bénéficier de l'arrimage de leur planification territoriale, de la coordination des interventions et de mécanismes d'équité fiscale. L'établissement de cette concertation dépasse la portée du Plan d'urbanisme, qui ne pourra pas résoudre seul l'iniquité qui pèse de plus en plus lourd sur le développement de Montréal. Toutefois, le Plan peut déjà constituer un outil précieux autour duquel se tisseront dorénavant les liens avec les partenaires régionaux et gouvernementaux.

Un des enjeux du Plan sera ainsi d'identifier des modes de développement qui permettent d'intégrer les besoins de la ville centrale et de sa région, dans une perspective de consolidation du territoire.

Montréal
ville en mutation économique

Émergeant de son passé de métropole industrielle canadienne, Montréal a dû, ces cinquante dernières années, s'adapter à des conditions économiques changeantes.

Elle a vu l'importance de certaines de ses forces traditionnelles se relativiser; ainsi, sa localisation a perdu son caractère stratégique de noeud ferroviaire et portuaire sur l'Atlantique. Aujourd'hui, le port de Montréal demeure un lieu d'activité économique important, mais le commerce de Montréal mise aussi sur ses réseaux de transport intermodaux.

Par ailleurs, le déclassement de certains secteurs industriels et manufacturiers a provoqué à Montréal une prise de conscience aiguë de l'ampleur des besoins de modernisation. Ceci a suscité des réorganisations et de nouveaux investissements, permis des hausses de productivité et, dans certains cas, amené une réorientation de la production.

Toutefois, cette modernisation a parfois provoqué la relocalisation d'entreprises vers les axes autoroutiers de Montréal, ou vers la périphérie montréalaise, voire l'Ontario et ailleurs lorsque des phénomènes de restructuration d'entreprise étaient en cause.

Bien que leur apport dans l'économie montréalaise ait baissé, les activités industrielles et manufacturières n'en demeurent pas moins un secteur important, avec plus de 100 000 emplois.

Le déclin industriel a souvent masqué l'existence parallèle de secteurs d'emploi en croissance ou en consolidation. Le secteur des services fournit désormais quatre emplois sur cinq à Montréal - soit près d'un demi-million - et comporte des sphères d'activité particulièrement dynamiques. Parmi ces dernières se retrouvent le champ des communications, les activités culturelles, diverses formes de services-conseils, notamment en ingénierie, gestion, et informatique, ainsi que des entreprises commerciales et financières qui doivent beaucoup à la nouvelle classe des gens d'affaires québécois, née ces dernières décennies. La croissance du centre des affaires offre d'ailleurs un excellent indice de ce dynamisme.

De fait, le nombre d'emplois à Montréal, et tout particulièrement en son centre, ne cesse d'augmenter, même si le rythme de croissance reste en deçà de celui de la grande région métropolitaine et si, par voie de conséquence, la part relative de Montréal dans la région s'est rétrécie.

Mais Montréal vit de plus en plus au rythme d'une économie duale. Sa croissance ne parvient pas à résorber le chômage structurel qui touche les quartiers anciens et déborde vers de nouvelles poches de pauvreté. Plusieurs facteurs se conjuguent pour exclure du marché de l'emploi une part significative de la main-d'oeuvre: déclin des industries traditionnelles, sous-scolarisation, difficultés d'intégration des membres de certaines communautés culturelles. Dans ce contexte, les périodes de récession ne font qu'amplifier la fragilité économique d'une partie de la population. Le contraste n'en devient que plus saisissant avec les autres segments de la main-d'oeuvre montréalaise, laquelle compte des contingents très scolarisés; ceux-ci fournissent à Montréal un de ses atouts majeurs, les compétences, notamment dans les domaines de la recherche, de l'enseignement universitaire, des hautes technologies.

Montréal est confrontée à deux problèmes liés entre eux. D'une part, elle doit favoriser l'adéquation de sa main-d'oeuvre au marché de l'emploi pour sortir de la pauvreté une partie de sa population, d'autre part, elle doit affirmer sa position concurrentielle à l'échelle régionale, nationale et continentale, afin d'assurer la vitalité économique de la collectivité.

Le défi n'est pas insurmontable. Plusieurs analystes constatent que les assises économiques de Montréal présentent une diversité qui lui a permis, par le passé, de résister aux récessions et qui comporte en soi un pouvoir d'attraction de nouveaux développements.

Poursuivre la restructuration de l'économie montréalaise implique de prendre en compte l'interdépendance des secteurs tertiaire et secondaire, de veiller au maillage des entreprises montréalaises avec les secteurs forts et de miser sur la compétence et la formation.

À l'évidence, l'élaboration de stratégies économiques ne peut ni ne doit reposer uniquement sur des actions municipales. L'économie de Montréal s'inscrit dans une perspecti-

Tableau 2 Les emplois à Montréal en 1988

Secteur d'activité de l'employeur	emploi total	%
Secondaire		
. industries manufacturières	107 400	18
. construction	13 100	2
	120 500	20
Tertiaire		
. finance, assurance, immeuble et services aux entreprises	107 800	18
. administration publique, éducation, santé et services sociaux	159 800	27
. commerce, hébergement, restauration et services aux consommateurs	154 500	26
. communications, services publics et autres services	40 500	7
. transport et entreposage	18 100	3
	480 800	80
Total des emplois	601 300	100

Source: Répertoire des établissements et de l'emploi à Montréal 1988
Traitement: INRS-Urbanisation, 1990

Note:
L'enquête REEM a porté sur 38 045 places d'affaires montréalaises, soit environ 92 % des places d'affaires existantes en 1988.
L'emploi total comprend l'ensemble des emplois réguliers et à temps partiel.
Ces données peuvent être considérées comme une approximation valable de la réalité.

ve de mondialisation des échanges; elle vit au diapason de l'économie nord-américaine et ressent les effets des choix de développement opérés par les gouvernements fédéral et provincial. Montréal, en tant que métropole du Québec, ne saurait non plus s'abstraire des débats actuels sur l'avenir de la société québécoise.

Dans ce contexte, où il importe que les intérêts propres à Montréal soient compris et défendus, la concertation entre agents économiques montréalais - gens d'affaires, gouvernements, syndicats, milieux communautaires - apparaît plus que jamais porteuse d'avenir. L'un des enjeux de la mise en oeuvre du Plan sera d'ailleurs de favoriser l'émergence d'une telle concertation.

Montréal ville de diversité

Montréal est le lieu d'enjeux démographiques et sociaux.

La démographie de ses quartiers présente une grande diversité. Certains secteurs ont un caractère très familial et la présence d'enfants y est proportionnellement plus forte que dans plusieurs localités de banlieue. D'autres secteurs révèlent à l'opposé un vieillissement prononcé de leur population. La majorité des quartiers se situe entre ces deux pôles.

Le profil des ménages montréalais traduit la diversité des situations: les ménages avec enfants représentent 35 % de l'ensemble, les personnes seules - tous âges confondus - 30 %, et les autres types de ménages également 30 %.

Tableau 3 La population des arrondissements montréalais et de la région métropolitaine en 1991

	Région métropolitaine de recensement	Montréal	Ahuntsic / Cartierville	Villeray / Saint-Michel / Parc Extension	Rosemont/ Petite-Patrie	Mercier / Hochelaga-Maisonneuve	Plateau-Mont-Royal / Centre-Sud	Ville-Marie	Côte-des-Neiges/ Notre-Dame-de- Grâce	Sud-Ouest	Rivière-des-Prairies/ Pointe-aux-Trembles
Population totale	3 127 242	1 017 666	124 745	143 540	132 636	130 596	118 652	51 395	154 213	67 689	94 602
Nombre de ménages*	1 242 469	464 880	54 353	60 095	65 065	57 775	61 538	31 705	72 138	30 064	32 353
Nombre moyen de personnes par ménage	2,5	2,2	2,3	2,4	2,0	2,3	1,9	1,6	2,1	2,3	2,9
Proportion de logements occupés par les propriétaires	46,7%	26,5%	35,7%	25,2%	23,0%	26,9%	16,7%	14,0%	22,6%	24,7%	59,8%
Superficie (ha)	350 889	17 550	2 392	1 593	1 485	2 222	1 110	1 209	2 044	1 347	4 148

Source: Statistique Canada
Traitement: Ville de Montréal

*Le nombre de ménages correspond au nombre de logements occupés

Comme pour de nombreuses grandes villes, l'évolution démographique constitue un enjeu central pour Montréal qui n'échappe pas aux tendances lourdes marquant la majorité des métropoles occidentales. Des phénomènes de société sont à l'oeuvre: baisse de la natalité, mutation de la famille traditionnelle, accroissement de l'espérance de vie.

À partir de cette trame de fond, divers facteurs sont venus accentuer les changements démographiques spécifiquement montréalais. Depuis le milieu des années 1950, Montréal enregistre un ralentissement de l'immigration, la fin de l'exode rural et une hausse des migrations vers d'autres provinces.

Dans les années 1960, l'attrait de la banlieue résidentielle s'amplifie. Le mouvement, amorcé dans les années d'après-guerre par les programmes canadiens d'habitation, prend alors son essor dans une conjoncture de «baby boom», d'abondance économique et de croissance des réseaux routiers.

Montréal assiste en même temps à la poussée de son centre-ville, avec ses espaces résidentiels pour ménages de petite taille, et subit des mutations profondes dans ses quartiers centraux traditionnels, qui perdent emplois, logements et résidents.

Pendant quelques années, Montréal voit sa population baisser, alors que le nombre de ses logements et de ses ménages augmente. La population montréalaise connaît toutefois, depuis le milieu de la décennie 1980, une relative stabilité et maintient son poids dans une région dont le rythme de croissance démographique s'est aussi ralenti. À l'heure actuelle, Montréal totalise le tiers de la population régionale.

C'est sur fond de stabilité, réelle mais précaire, qu'il faut penser les stratégies qui assureront le maintien et la diversité de la population montréalaise. Montréal doit conserver une population suffisante pour gérer des équipements et des services qui garantissent la qualité de vie de ses résidents.

Pour le Plan d'urbanisme, il s'agira de définir les moyens qui, par l'offre de logements et de services, amélioreront la vie quotidienne des enfants et des adultes montréalais, et d'établir un cadre respectueux de la diversité des choix de vie dans la métropole.

Figure 1

Population par groupe d'âge et par sexe

Ville de Montréal
1976 et 1986

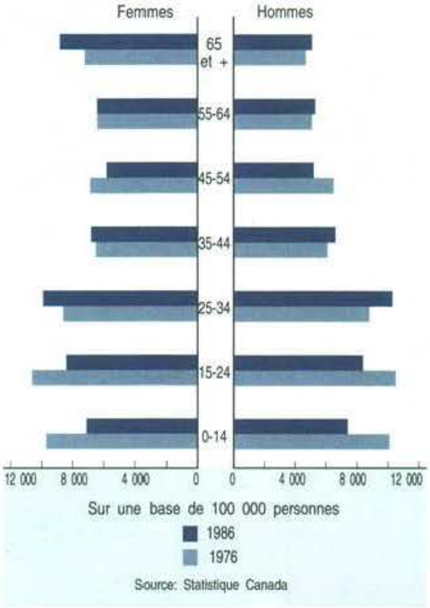


Figure 2

Population par groupe d'âge et par sexe

Région métropolitaine
1976 et 1986

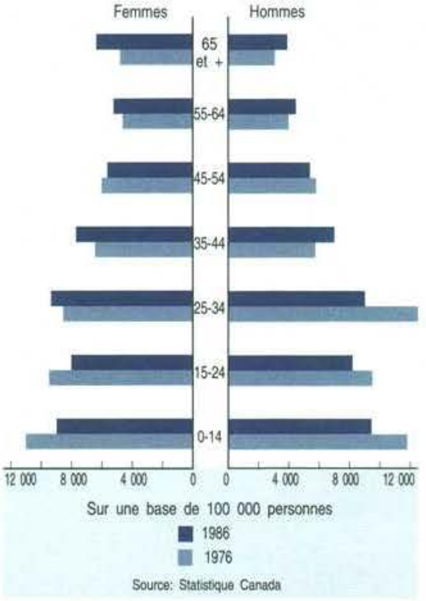


Figure 3

Évolution de la taille des ménages

Ville de Montréal
1976 et 1986

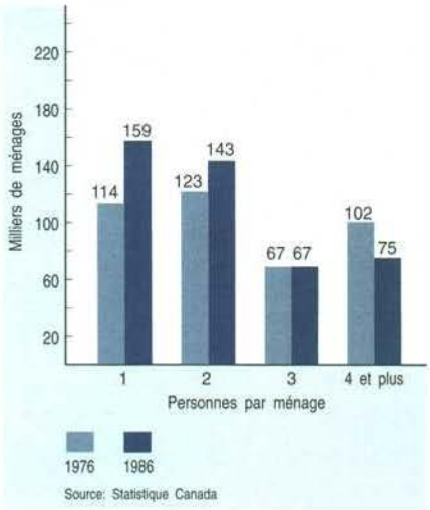


Figure 4

Évolution de la taille des ménages

Autres villes de la région métropolitaine
1976 et 1986

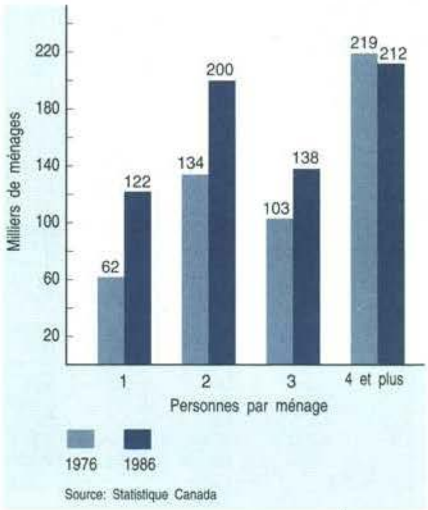


Figure 5

Évolution de la population

Ville de Montréal et région métropolitaine
1961-1986

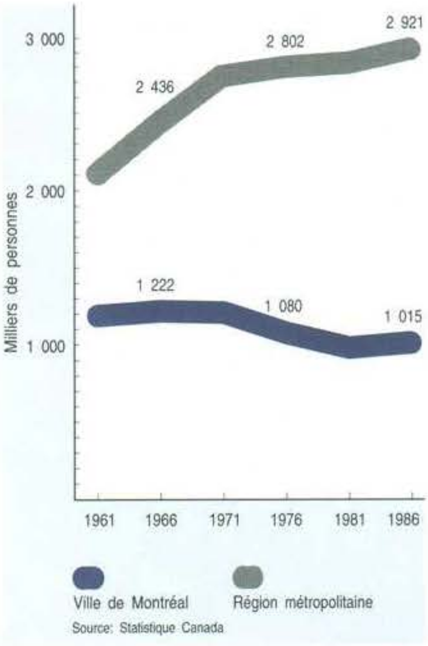


Figure 7

Évolution relative de la population

Ville de Montréal, autres villes de l'île de Montréal, couronnes nord et sud
1961-1986

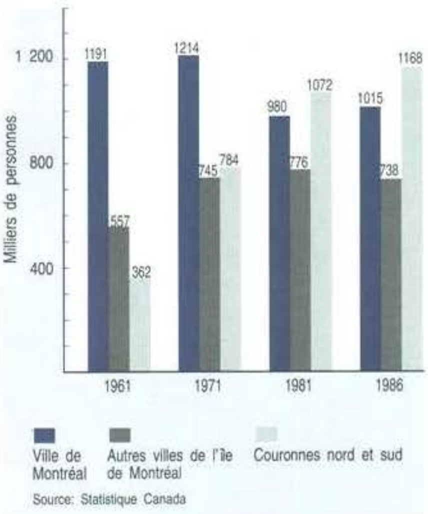
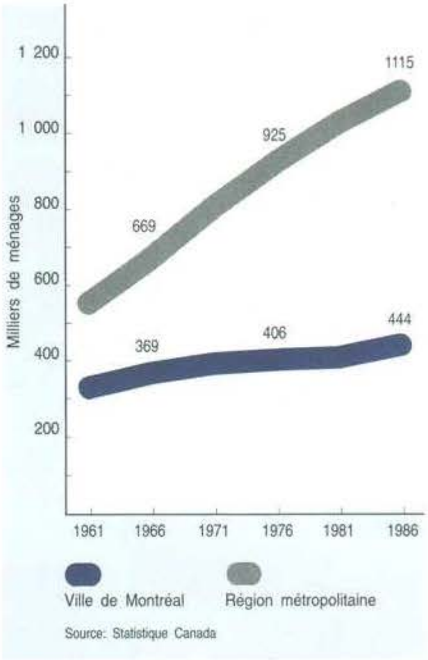


Figure 6

Évolution du nombre de ménages

Ville de Montréal et région métropolitaine
1961-1986



L'immigration et la présence de nombreuses communautés culturelles participent à cette diversité. Lieux d'ancrage de près de 90 % des immigrants au Québec, la région montréalaise et particulièrement Montréal ont la responsabilité cruciale d'assurer l'intégration économique et sociale de ces nouveaux citoyens.

Historiquement ouverte à l'immigration, Montréal devient de plus en plus cosmopolite, et la multiplicité de ses milieux de vie est inséparable de sa diversité culturelle. Aujourd'hui, près d'un Montréalais sur six n'est pas de langue maternelle française ou anglaise, et près d'un sur trois se réclame d'une origine ethnique, récente ou ancienne, autre que française ou britannique. Nombreux sont les secteurs devenus quartiers d'accueil des immigrants.

Dans ce contexte, il importe de favoriser la pleine participation des communautés culturelles à la société montréalaise. Bien que le Plan d'urbanisme ne puisse agir directement sur l'emploi ou le système d'éducation, éléments clés de l'équité sociale, il peut favoriser la création de milieux de vie permettant la satisfaction des besoins de base, les rapprochements interculturels ainsi que l'expression du dynamisme de la centaine de communautés vivant à Montréal.

Diversité des cultures, des groupes d'âge et des modes de vie: la résultante est une ville au climat social envié.

Cette mixité crée une configuration sociale et économique originale et fait de la métropole une exception dans l'univers nord-américain, où les villes affrontent des problèmes créés par des clivages sociaux considérables, des économies polarisées et une ségrégation spatiale, démographique et sociale importante.

De plus, une vie associative dynamique et une solide tradition d'implication communautaire constituent les éléments clés du maintien du climat et de l'équilibre sociaux de Montréal. Ces dimensions de la vie démocratique sont nécessaires à l'expression et à la satisfaction des besoins des diverses composantes de la société montréalaise. Pour incarner cette exigence démocratique, le Plan d'urbanisme, et les mécanismes de discussion publique qui l'accompagnent, ont un rôle important à jouer dans la recherche de modèles concertés de développement.

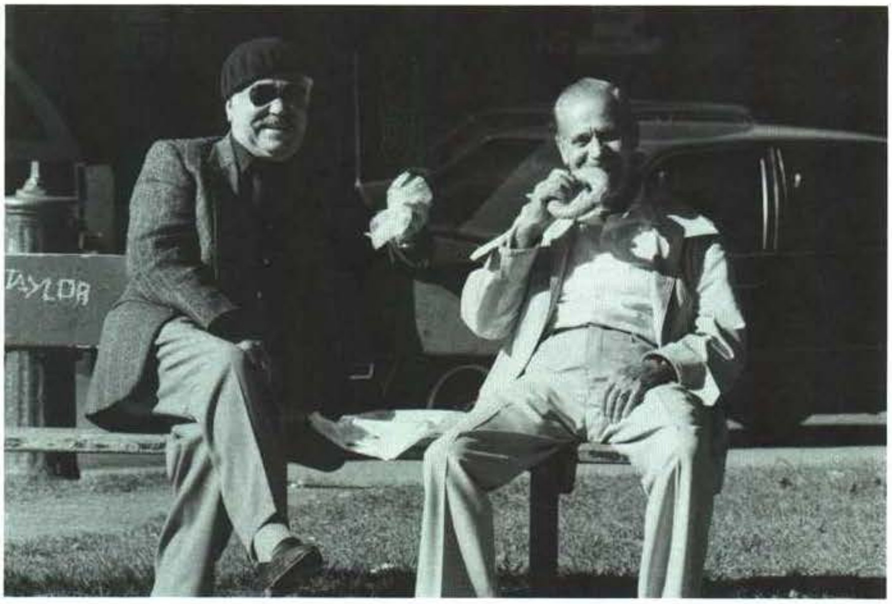
Montréal ville du quotidien

Les multiples visages de la société montréalaise trouvent écho dans le caractère composite de son habitat et de ses quartiers.

L'architecture de Montréal est variée; dans ses quartiers résidentiels, des témoins du patrimoine ancien côtoient les réalisations d'avant-garde. Près du tiers des quelque 460 000 logements montréalais datent d'avant 1945, la plupart ayant été construits entre 1870 et 1930. Un autre tiers a été érigé dans la période d'après-guerre et le reste au cours des trente dernières années. La diversité architecturale des secteurs résidentiels montréalais constitue donc un des attraits majeurs de la ville.

En plus de son large bassin résidentiel, Montréal recèle encore un potentiel de construction important, inégalement réparti sur son territoire entre les zones anciennes et les espaces en friche. Dans les zones propices au développement résidentiel, près de 60 000 nouveaux logements pourraient s'ajouter à ceux déjà bâtis.

Tout en tenant compte des besoins qui alimentent les pressions d'expansion sur les territoires neufs de la ville, Montréal doit équilibrer son développement pour préserver, mettre en valeur et vivifier les quartiers existants, et en premier lieu les zones centrales dont il importe d'augmenter la population. À ce titre, le Plan d'urbanisme a un rôle essentiel à jouer pour permettre à tous les quartiers d'être partie prenante du dynamisme montréalais et favoriser les choix de développement qui contribuent au mieux-être de l'ensemble de la collectivité.



En plus de rechercher cette harmonie et l'adéquation entre l'offre et la demande résidentielle, Montréal doit veiller, en particulier dans ses zones centrales, à l'intégration des constructions neuves aux plus anciennes.

L'équilibre entre le respect du patrimoine et les impératifs du développement ne constitue pas une problématique propre aux seuls secteurs résidentiels. Le patrimoine bâti de Montréal est aussi riche d'ensembles institutionnels et industriels, de lieux de culte, de vestiges archéologiques d'une grande valeur. La ville, malgré les excès des dernières décennies, a su conserver de nombreux témoins architecturaux des époques passées. La préservation de ces éléments de l'identité montréalaise doit demeurer une préoccupation pour les années à venir.

Mais le patrimoine ne représente qu'un des éléments qui participent au cadre et à la qualité de vie des Montréalais: les milieux résidentiels jouissent de multiples attraits contribuant au caractère stimulant et animé de la métropole.

Au nombre de ses atouts, Montréal bénéficie de la présence importante de services qui permettent de répondre, rapidement et efficacement, aux besoins les plus divers.

Chaque quartier de Montréal offre les services publics et commerciaux de base. À cet égard, le réseau de rues et d'artères commerciales assume une fonction capitale qu'il importe de consolider. Par ailleurs, Montréal dispose d'une large gamme de services spécialisés, notamment en matière de santé; ces services sont répartis sur le territoire montréalais et facilement accessibles. Les infrastructures de transport collectif jouent en l'occurence un rôle essentiel.

Les habitants de Montréal vivent au coeur d'une concentration unique d'institutions et d'équipements collectifs. Dans le domaine de l'éducation, Montréal est réputée pour ses quatre universités, ses grandes écoles, ses instituts scientifiques et techniques, ses programmes de pointe dans une multitude de disciplines.

Ces institutions sont, en fait, le sommet d'une pyramide qui englobe un réseau complet d'écoles de quartier. Par leur proximité, voire leur intégration, aux secteurs résidentiels, les écoles constituent un élément important de la qualité de vie des familles montréalaises.

On trouve également à l'échelle des quartiers des équipements culturels, récréatifs et sportifs très diversifiés. Les équipements publics et privés - gymnases, arénas, centres polyvalents - permettent la pratique et l'entraînement dans de nombreuses disciplines sportives. La culture n'est pas en reste: en plus des maisons de la culture, les bibliothèques et divers équipements publics et privés contribuent à une vie culturelle de quartier intense et accessible à tous.

La qualité exceptionnelle du site montréalais concourt à la qualité de vie générale: le fleuve Saint-Laurent et ses îles, l'ensemble des berges, le mont Royal, font indissociablement partie de l'identité de la ville. Aux éléments naturels s'ajoutent des réalisations humaines, tels le Jardin botanique, les grands parcs, les canaux, les voies cyclables. Montréal verte et bleue: l'un des enjeux de son développement consiste à élargir l'accès à son cadre naturel privilégié. Cette relation avec la nature doit pouvoir évoluer au rythme des saisons. Montréal consacre déjà des énergies importantes à son fonctionnement hivernal et entend valoriser encore davantage ses atouts de ville nordique.

Il serait fastidieux et sans doute impossible d'énumérer tous les aspects qui composent la qualité résidentielle de Montréal. Leur somme fait de Montréal une ville conviviale, d'une intense animation. Cette caractéristique, qui surprend et ravit les visiteurs, se manifeste dans les rues, dans les espaces publics, autour des lieux de culte, des commerces, des salles de spectacle, des restaurants et, pourquoi pas, des balcons. Des événements prennent corps dans cette animation: qu'il s'agisse du Tour de l'île en vélo, des festivals envahissant les rues, ou d'autres activités populaires, tous témoignent de la vitalité ambiante.

Conserver le caractère animé et la diversité des activités de Montréal constitue en soi un enjeu majeur, qui exige du Plan d'urbanisme une finesse certaine pour qu'il gère les excès tout en préservant l'essentiel.

Montréal ville ancienne et nouvelle : les grandes étapes du développement urbain

▪ 17e et 18e siècles

Un groupe de Français, dirigés par le sieur de Maisonneuve et Jeanne Mance, fondent Montréal sur un site déjà reconnu par les nations amérindiennes comme un lieu de commerce. Déjà, un siècle plus tôt, s'élevait sur l'île une agglomération amérindienne importante. La traite des fourrures, principale activité de la colonie, profite de la confluence de plusieurs voies d'eau, et Montréal peut étendre ses réseaux d'échange vers de vastes territoires.

Montréal est alors une ville fortifiée; ses murailles entourent un secteur qui correspond à peu de choses près à l'actuel Vieux-Montréal. Il faut attendre la fin du 18e siècle pour que les premiers faubourgs se développent, hors les murs, le long des routes: faubourg Québec vers l'est, faubourg Saint-Laurent vers le nord, et faubourg des Récollets à l'ouest. Montréal compte alors 8 000 habitants.

C'est à cette époque que se dessine le système des rangs et des côtes: ces chemins du Régime français ont jusqu'à nos jours formé l'ossature de la grille de rues de Montréal. Les premiers éléments du site qui deviendra plus tard le port de Montréal sont aménagés à cette période.

▪ 19e siècle

Montréal aborde le 19e siècle sous le Régime anglais. La Grande-Bretagne, qui amorce sa révolution industrielle, accroît ses liens commerciaux avec ses colonies, et les activités import-export de Montréal connaissent une croissance rapide. Des travaux d'aménagement importants sont effectués, qui permettent d'assurer le développement de Montréal: dragage du fleuve, construction de quais dans le port, creusage du canal de Lachine.

L'industrialisation fait ses débuts, le long du fleuve et du canal de Lachine et bientôt le long des premières voies de chemins de fer. Le «T» inversé des quartiers industriels se profile déjà: se développent alors des quartiers compacts qui, avant l'émergence de moyens de transport urbain, font coexister lieux de résidence et lieux de travail. Les besoins de main-d'œuvre augmentent, comblés par les premières vagues d'immigration. L'accroissement de la population fait s'étendre la ville: les quartiers commencent à déborder vers la terrasse supérieure de l'île, au nord de l'actuelle rue Sherbrooke. En 1861, la population de Montréal atteint 90 000 personnes.

Témoins de cette époque, les quartiers centraux apportent aujourd'hui encore à Montréal une densité résidentielle peu commune aux villes nord-américaines, offrant un large bassin de logements au coeur même de la cité.

À partir du milieu du 19e siècle, Montréal connaît plusieurs poussées de développement industriel. Promue métropole économique du Canada, la ville s'impose par son industrie lourde - métallurgie et équipements de transport - et son industrie légère axée sur le textile, le vêtement et les secteurs alimentaires. Ses activités financières et commerciales, dont les entreprises sont concentrées sur la rue Saint-Jacques, s'étendent au Canada entier.

Les besoins toujours croissants de main-d'œuvre attirent des vagues importantes d'immigration: l'immigration extérieure, d'abord britannique puis graduellement européenne, est complétée par l'immigration massive des régions rurales du Québec.

Montréal connaît une croissance démographique sans précédent. Les limites de la ville reculent. Montréal annexe plusieurs des municipalités limitrophes entre 1880 et la Première Guerre mondiale: Saint-Gabriel, Saint-Henri, Hochelaga sont du nombre.

Désormais desservis par tramways, de nouveaux quartiers résidentiels s'éloignent vers l'est, l'ouest, le nord. Des formes nouvelles d'habitation locative font leur apparition: les duplex montréalais se généralisent à partir de 1860, et, après 1890, ce sera au tour des triplex. À la fin du 19e siècle, la population montréalaise atteint 260 000 personnes.

▪ 20e siècle

Les secousses de la Grande Dépression et de la Seconde Guerre mondiale ébranlent Montréal. Après la crise économique des années 1930, Montréal connaît une reprise grâce à l'industrie de guerre, mais la construction domiciliaire est sérieusement ralentie.

À l'orée des années 1940, Montréal étend ses zones urbanisées jusqu'à Villeray, Rosemont, Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce. Au recensement de 1941, Montréal compte 900 000 habitants.

Après 1945, Montréal enregistre une expansion économique importante, dans un contexte marqué aussi par le «baby boom» et l'arrivée de nombreux immigrants européens.

Toutefois, la mainmise de Montréal sur l'économie canadienne va en s'érodant. Les activités industrielles et commerciales de la ville avaient traditionnellement profité des échanges avec la Grande-Bretagne, mais la prédominance croissante des liens avec les États-Unis va favoriser rapidement les villes ontariennes, dans un mouvement déjà amorcé dans les années 20 par le déplacement de capitaux et de certaines institutions financières.

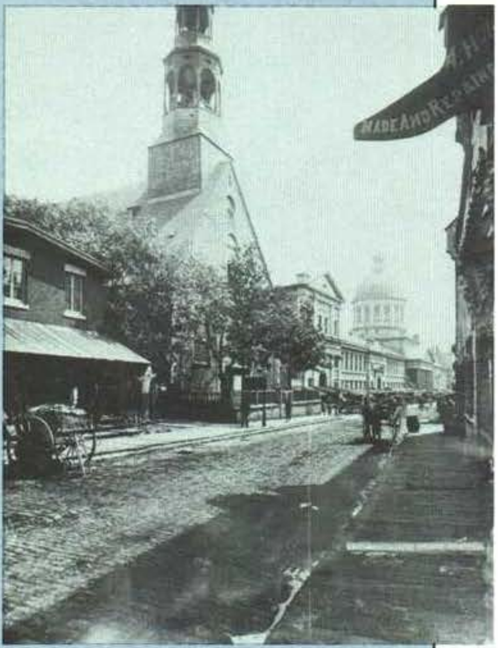
Au cours de cette période, Montréal voit sa région s'étendre au gré du développement des réseaux autoroutiers:
les derniers interstices qui séparent les quartiers centraux de Montréal de noyaux plus isolés - tel le Sault-au-Récollet - sont comblés. On assiste à la naissance du modèle de développement peu dense de banlieue. Les programmes canadiens d'habitation donnent le coup d'envoi à la construction massive de maisons unifamiliales. Dans leurs efforts de modernisation, les secteurs industriels et manufacturiers s'éloignent alors des anciens lieux de production et des axes traditionnels de transport.

Bien qu'inégale, l'urbanisation couvre l'île, en déborde et trace une véritable ceinture sur les rives nord et sud. Montréal devient le coeur d'une région en pleine expansion. À la même époque, on assiste à l'émergence du centre-ville actuel qui jouxte et remplace les espaces commerciaux et financiers du Vieux-Montréal. Incarnant le virage de l'économie montréalaise vers le secteur tertiaire, le centre-ville constitue le point de gravité vers lequel convergent une multitude d'activités. En particulier, le centre des affaires connaît une croissance importante: autour de la Place Ville-Marie, les gratte-ciel se multiplient, la grille de rue traditionnelle disparaît au profit de projets immobiliers et de percées routières. La réalisation du métro parachève la modernisation de la ville, tandis que de grands événements - l'Exposition universelle de 1967, les Jeux olympiques, etc. - soulignent son ouverture sur le monde.

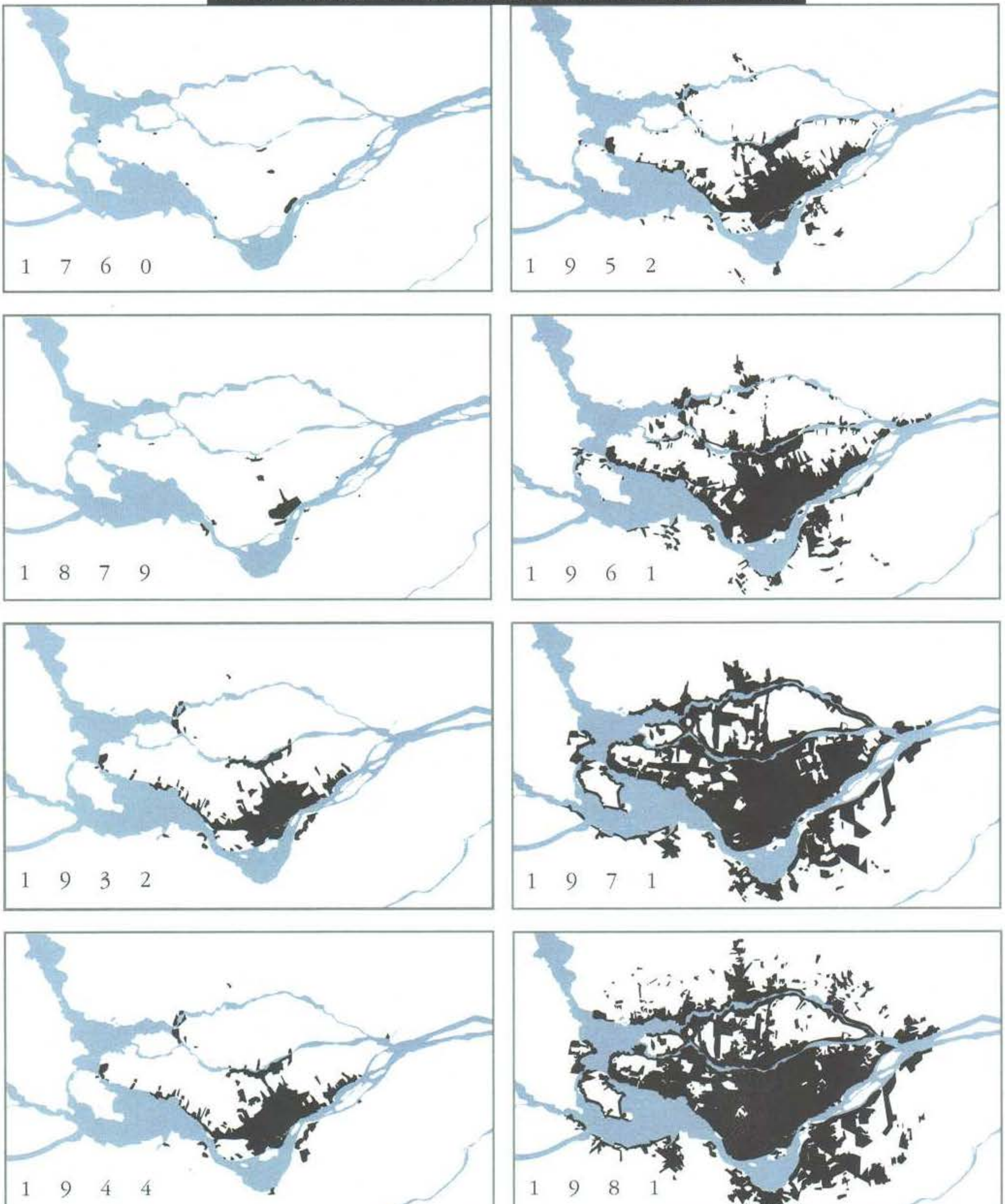
La croissance territoriale de Montréal se poursuit, mais à un rythme considérablement ralenti: par voie d'annexion, entre 1960 et 1982, Montréal englobe quelques-unes des municipalités voisines, soit Rivière-des-Prairies, Saint-Michel et Pointe-aux-Trembles.

À l'heure actuelle, Montréal occupe un territoire hétérogène, comprenant aussi bien d'anciennes zones bâties que des espaces assimilables à la banlieue. La forme pour le moins irrégulière de la ville révèle le découpage administratif de l'île, qui est partagée en 28 autres municipalités.

Avec une population d'un million de personnes, Montréal est le point cardinal d'une région comptant 3,1 millions d'habitants et une centaine de localités.

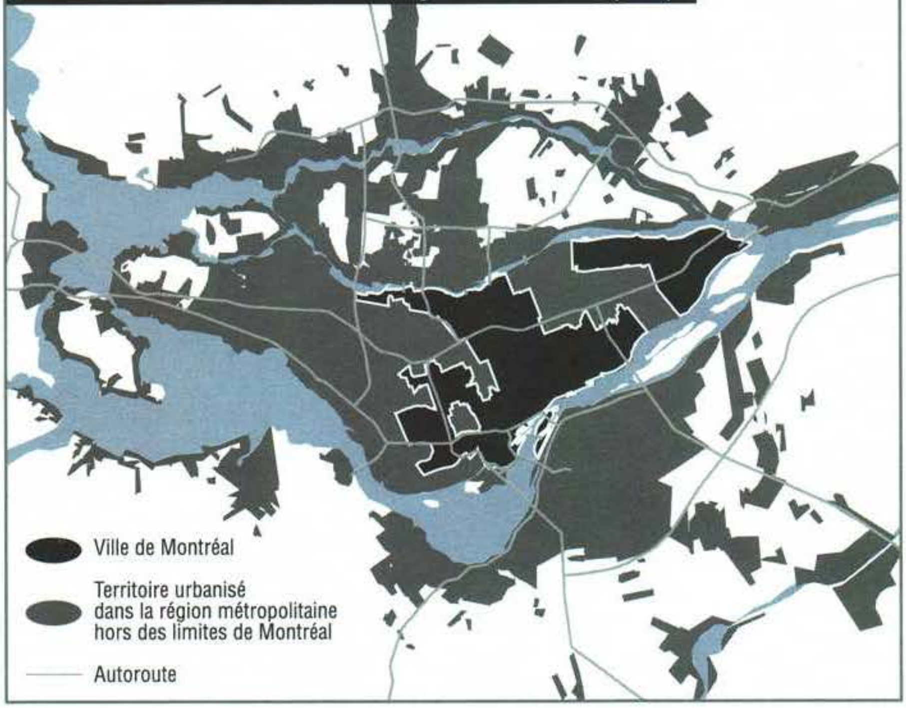


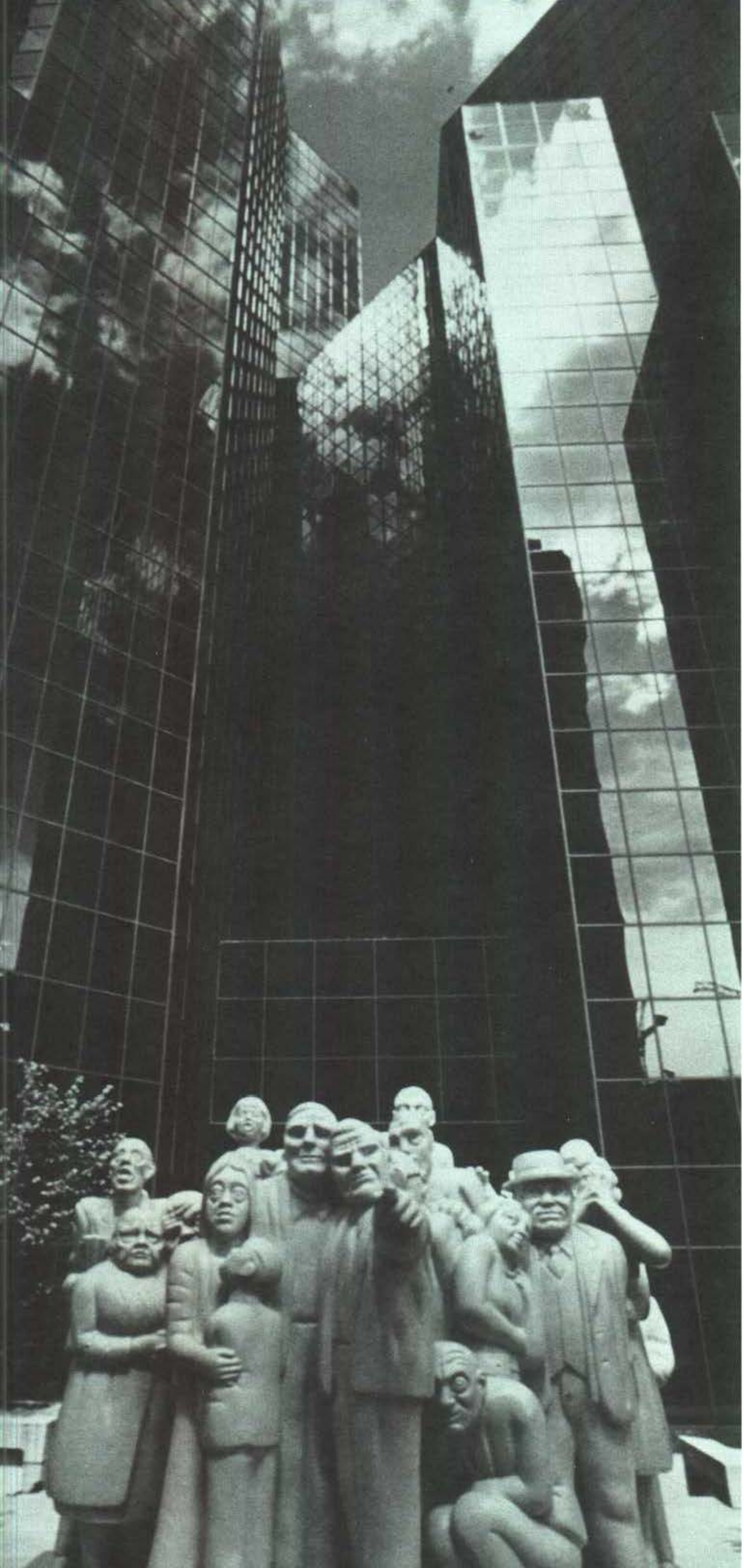
Plan 3 L'évolution de l'urbanisation de la région de Montréal (1760-1981)



Tiré de *La formation des espaces résidentiels*
Gérard Divay et Marcel Gaudreau, INRS - Urbanisation, 1984

Plan 4 Le territoire urbanisé de la région de Montréal (1990)





Les grandes orientations

Un choix de ville

«Une ville moderne à l'échelle humaine»: l'expression résume les caractéristiques que Montréal entend préserver et accentuer pour répondre aux défis contemporains. Les enjeux économiques, démographiques, sociaux et culturels auxquels est confrontée Montréal dépassent certes la portée d'un plan d'urbanisme. Toutefois, l'un des rôles du Plan d'urbanisme de Montréal consiste à traduire de tels enjeux dans la planification du développement du territoire montréalais.

Pour garantir à ses citoyens les conditions nécessaires à leur épanouissement, se développer comme collectivité et assumer ses responsabilités de métropole, Montréal doit affronter les enjeux de la croissance et se doter d'un nouvel équilibre sans perdre la diversité de ses composantes. Cet équilibre, entre le centre-ville et les quartiers, entre les besoins du développement et le respect du patrimoine, entre le dynamisme économique et le souci de l'environnement, constitue la base de la démarche du Plan d'urbanisme.

La consolidation du territoire urbanisé dans la région

Le Plan veut également inscrire Montréal au coeur d'une approche de consolidation régionale. Affirmant la nécessaire interrelation de la ville et de sa périphérie, il recommande de

renforcer la ville centrale - et en particulier le centre-ville - pour permettre à Montréal de jouer son rôle moteur. Le Plan entend participer à définir un modèle régional de développement, qui régularise la croissance spatiale et permette l'émergence des complémentarités à l'échelle régionale. L'optimisation des ressources est un des principes qui guident les orientations du Plan d'urbanisme.

La Ville de Montréal entend faire valoir la consolidation du territoire urbanisé de la région métropolitaine en collaboration avec les municipalités de la CUM, les municipalités régionales de comté de la région de Montréal et les ministères du gouvernement du Québec. Afin de rentabiliser les infrastructures et les équipements existants, des efforts de concertation seront nécessaires entre les intervenants publics de la région pour minimiser les effets négatifs de l'étalement urbain. À cette fin, la Ville de Montréal préconise un processus d'harmonisation des schémas d'aménagement de la grande région métropolitaine.

Le Plan d'urbanisme constitue un instrument primordial pour doter la ville et sa région d'outils permettant des choix de développement rationnels et équilibrés.

Montréal et le développement urbain viable

En signant, en 1991, la déclaration du IIIe sommet des grandes villes du monde, Montréal officialisait son adhésion au principe du développement urbain viable et signifiait son intention de participer à la recherche de modes de développement respectant les besoins des collectivités et l'environnement naturel.

Ce principe du développement urbain viable est inspiré du concept de développement durable formulé en 1986 par la Commission mondiale sur l'environnement et le développement des Nations Unies (aussi connue sous le nom de Commission Brundtland). Le concept original entendait baliser les choix de développement à l'échelle internationale. Appliqué à la vie urbaine, le principe vise à permettre la croissance des agglomérations urbaines en répondant aux besoins actuels sans grever le potentiel des générations futures.

Le développement urbain viable préconise un développement sans perdants: respect de l'ensemble des collectivités et de leurs besoins, respect de la nature et des écosystèmes.

Dans les faits, le développement urbain viable est un principe intégrateur qui permet de conjuguer des objectifs économiques, sociaux et environnementaux. Il cherche à optimiser l'utilisation des ressources existantes, à réduire la consommation matérielle et énergétique, à favoriser la pleine participation de tous les individus au devenir de leur société. Le principe de développement urbain viable peut s'appliquer à l'ensemble des choix de gestion et de développement d'une société urbaine.

La traduction concrète de ce principe novateur est un enjeu en soi: c'est donc à l'épreuve du temps et des résultats que s'affinera cette philosophie dans laquelle quatre choix fondamentaux du Plan d'urbanisme sont déjà inscrits.

La consolidation de la ville centrale

À l'encontre de la logique de l'étalement urbain, le Plan privilégie une approche axée sur la conservation des ressources et de l'énergie. Il favorise le développement des zones centrales possédant déjà des infrastructures et des équipements, encourage la consolidation du centre-ville où il cherche à ramener des habitants, favorise l'essor de formes d'habitat relativement denses et préconise un vaste ensemble de mesures destinées à améliorer la qualité de vie dans les quartiers. L'optique de conservation des ressources du Plan se traduit aussi par diverses mesures visant à consolider l'habitat dans les quartiers existants et à protéger le patrimoine bâti de la ville.

Le choix du transport collectif

Le Plan choisit de favoriser les modes de transport les plus respectueux de l'environnement et les plus efficaces sur le plan énergétique. Il met en place diverses stratégies pour améliorer l'intégration des réseaux de transport en commun aux diverses activités de la vie courante et réduire la présence de l'automobile. De nouveaux pôles d'espaces de bureaux sont créés autour des stations de métro, des voies sont réservées aux autobus sur des artères desservant les zones à forte concentration d'emplois, des indications sont données pour la desserte des quartiers résidentiels. Des voies cyclables sont proposées comme solution de rechange au transport motorisé. La mixité des activités sur le territoire, visant à rapprocher les lieux de travail et de résidence et à réduire les déplacements, constitue un autre choix stratégique du développement urbain viable.

La protection des éléments naturels et le contrôle des nuisances

Le Plan veut protéger les éléments naturels dont bénéficie Montréal: le mont Royal, le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies et les îles, les bois publics et privés. Il propose des mesures pour réduire les pressions environnementales qui s'exercent sur ces éléments: ainsi le choix de modes de gestion des neiges usées prend-il en compte la protection des milieux aquatiques. Le Plan entend aussi assurer la qualité générale de l'environnement montréalais. En plus de promouvoir la plantation massive d'arbres et l'aménagement d'espaces verts, il avance des stratégies destinées à réduire les nuisances comprenant le contrôle de la circulation, l'identification de voies de camionnage, la réduction des contacts entre zones résidentielles et industrielles et le contrôle des émissions polluantes.

Le principe d'équité

Pour favoriser la participation pleine et entière de tous les citoyens à la vie urbaine, le Plan définit les éléments de la qualité de vie dont il entend faire bénéficier tous les Montréalais, à savoir une offre de logements diversifiée correspondant aux besoins, des milieux de vie sécuritaires et animés, l'accès à des espaces verts, des équipements culturels, communautaires et sportifs. Dans ce domaine, le Plan privilégie le recyclage et l'utilisation optimale des bâtiments et des espaces existants. Il appuie ainsi la réalisation du projet de réseau vert, qui transforme des espaces urbains inutilisés en voies piétonnes ou cyclables reliant les quartiers, les sites naturels, les parcs.

Cette volonté d'équité se traduit aussi dans les mécanismes de consultation qui, notamment lors de l'adoption du Plan, permettent aux citoyens d'exercer un contrôle sur le développement de leur ville et de leurs quartiers.

Le développement viable ne se réduit pas aux différentes mesures énumérées jusqu'ici. Globalement, le principe du développement viable impose au Plan d'urbanisme de conserver et d'améliorer les acquis et de permettre le développement optimal des potentiels.

Pour répondre à cette exigence et aux défis se posant à Montréal, le Plan d'urbanisme a retenu quatre grandes orientations, qui induisent à leur tour l'identification de multiples stratégies et mesures de mise en œuvre.

2.1

Soutenir et mettre en valeur le rôle de métropole de Montréal

À l'heure de la mondialisation de l'économie, le développement des nations repose de plus en plus sur celui de leurs villes. Le rayonnement de Montréal, au Québec ainsi qu'à l'échelle continentale et internationale, est en ce sens une source de richesse collective et une condition importante de toute croissance future. La force et la vitalité de Montréal dépendent de l'intensité des échanges, de tous ordres, qu'elle entretient avec l'extérieur.

Les activités économiques de pointe, les échanges internationaux et la culture figurent parmi les fonctions stratégiques qui donnent à Montréal son rôle de métropole, et entrent, à ce titre, dans le champ d'intervention du Plan d'urbanisme.

Les activités économiques

Le rayonnement économique de Montréal s'appuie sur une concentration importante de sièges sociaux et d'entreprises du secteur tertiaire. La ville offre aux centres de décision et aux entreprises un milieu d'implantation de choix: la concentration même des activités permet une efficacité accrue, l'accès à des services spécialisés et une synergie des échanges propice aux nouveaux projets.

Il en va de même pour les institutions de recherche et d'enseignement supérieur, qui forment un secteur de développement stratégique et sont à la fois utilisatrices et génératrices de compétences essentielles.

Les activités économiques à grand rayonnement et une partie importante des institutions montréalaises se trouvent regroupées au centre-ville. Dans les limites de celui-ci, le Centre des affaires concentre une véritable masse critique d'activités dont la densité représente un attrait majeur.

Pour le Plan d'urbanisme, l'enjeu consiste à maintenir le dynamisme associé à cette concentration d'activités. La gestion de l'espace montréalais doit répondre à deux exigences: d'une part fournir les espaces nécessaires à la croissance des activités économiques de pointe, d'autre part faire en sorte que cette croissance consolide le centre-ville actuel.

Des mesures viennent renforcer le Centre des affaires, assurer son expansion le long d'axes privilégiés et favoriser la mise en valeur de ses abords. Le Plan identifie les infrastructures stratégiques dont le développement constitue un atout pour Montréal: liaisons ferroviaires à haute vitesse, desserte aéroportuaire et réseaux télématiques.

Les besoins particuliers de la croissance institutionnelle sont aussi pris en compte. Afin de conserver à Montréal, et plus particulièrement en son centre, sa concentration exceptionnelle d'institutions, des accords de développement permettront désormais d'établir un partenariat entre la Ville et ces institutions et d'effectuer une planification véritable de leur développement. Cette volonté d'appuyer la croissance des institutions montréalaises ne se limite d'ailleurs pas aux institutions ayant une portée métropolitaine. Le Plan prévoit d'utiliser les accords de développement pour favoriser l'essor et l'intégration dans son milieu de toute institution.

Un autre enjeu du Plan d'urbanisme est de veiller à ce que le développement des activités économiques tertiaires se fasse tout en assurant que Montréal et son centre maintiennent la diversité qui leur donne leur animation. Pour que le centre-ville soit accueillant à la fois aux entreprises et aux personnes qui y travaillent, il est nécessaire d'y maintenir des services et des commerces de toute nature. Des secteurs dits d'activités multiples sont prévus à des endroits stratégiques aux abords du Centre des affaires.

Une artère joue un rôle déterminant dans l'offre de services et l'animation du coeur de Montréal: la rue Sainte-Catherine. Depuis des décennies, cette voie commerciale s'avère structurante pour le développement du centre-ville; nombre de projets immobiliers et d'équipements culturels s'y sont greffés, profitant aussi de la présence du métro. La rue Sainte-Catherine est plus qu'un réseau de commerces: elle génère une animation continue et permet aux Montréalais d'utiliser et de s'approprier les espaces du centre-ville. Pour le Plan

d'urbanisme, maintenir le dynamisme de cette artère de rayonnement régional est un objectif de premier ordre.

Se souciant toujours de la vitalité et de l'animation du centre-ville, le Plan entend protéger les quartiers résidentiels existant à l'intérieur et sur le pourtour de l'arrondissement Ville-Marie. Il identifie nombre d'espaces voués au développement résidentiel et privilégie tout particulièrement la construction domiciliaire dans les trois faubourgs qui entourent le Vieux-Montréal.

Les échanges internationaux

Les échanges internationaux forment un autre aspect clé de la vocation de métropole de Montréal. Ils impliquent l'action de nombreux acteurs locaux et étrangers, parmi lesquels les entreprises de commerce international, les réseaux de recherche et d'enseignement supérieur ainsi que les organismes internationaux installés à Montréal.

L'ensemble de ces partenaires bénéficieront des mesures conçues pour consolider le centre. Toutefois, le Plan envisage des stratégies particulières pour affermir la présence montréalaise sur le plan international. Ainsi, le concept et les projets de la Cité internationale contribueront-ils à consacrer la vocation particulière d'un secteur du centre-ville, celui du square Victoria. Ce secteur s'avère particulièrement propice aux échanges internationaux par sa proximité du Centre des affaires, des grands hôtels, des salles d'exposition et de congrès, des édifices gouvernementaux et des moyens de transport.

Le rayonnement international de Montréal s'affirme aussi dans un domaine connexe mais distinct, celui du tourisme. Longtemps centré sur les clientèles nord-américaines, le tourisme à Montréal aujourd'hui se diversifie et son volet international s'accroît. La ville accueille annuellement 6 millions de visiteurs.

Congrès, tourisme d'affaires ou de loisir: le Plan entend fournir les conditions nécessaires au développement de ces activités économiquement importantes et qui ont une incidence directe sur l'image et le rayonnement montréalais. Il intègre des stratégies qui non seulement mettent en valeur les principaux attraits touristiques, mais incitent à la découverte de la ville, misant sur le patrimoine, les atouts naturels, la diversité culturelle et la tenue de multiples événements rassembleurs.

Par ses stratégies touchant la desserte commerciale, les équipements et le transport collectifs, l'aménagement des rues et lieux publics, le Plan d'urbanisme entend contribuer aux divers aspects de l'animation montréalaise et de l'accueil des visiteurs.

Le rayonnement culturel

La fonction culturelle constitue une des assises du rayonnement de Montréal. Le dynamisme des milieux culturels et artistiques imprègne toute la ville mais s'exprime en particulier dans l'arrondissement Ville-Marie. Là se concentrent les équipements culturels importants et les événements de grande envergure qui sont à la fois le cadre et le reflet de la vitalité culturelle de Montréal.

L'objectif du Plan d'urbanisme est de favoriser les diverses formes d'expression culturelle grâce à des équipements répondant aux exigences de production et de diffusion actuelles.

Cette volonté se traduit dans de nombreux chapitres du Plan et va dans le sens d'un renforcement du rôle culturel du centre et du développement de la vie culturelle des quartiers. Le Plan entend ainsi compléter le réseau des petits et moyens équipements de production et de diffusion, tant au centre que dans les arrondissements, et le réseau des équipements spécialisés de grande envergure. Certaines mesures visent à favoriser l'implantation de lieux de travail pour les artistes; à cet égard, des arrondissements se voient reconnaître un potentiel particulier de développement. Il s'agit en somme de créer un cadre urbain qui permette d'accroître le rayonnement culturel de Montréal et de donner à l'art la place qui lui revient dans la ville.

2.2

Assurer la diversité des activités économiques

En deux générations à peine, Montréal est passée d'une économie industrielle à une économie de services. Quatre emplois sur cinq proviennent aujourd'hui du secteur tertiaire. Cette restructuration économique, qui s'est traduite par une très forte croissance de certaines activités, a signifié, en contrepartie, la baisse de nombreux secteurs manufacturiers. Des secteurs d'emploi traditionnels ont fait l'objet d'une rationalisation et d'une modernisation et présentent désormais des bilans de croissance positifs. Mais plusieurs indices - liés notamment aux tendances économiques mondiales - montrent que de larges pans de l'économie montréalaise connaîtront encore des mutations.

Deux défis se posent à Montréal à l'orée du XXIe siècle. D'une part, il lui faut soutenir les secteurs en développement - le tertiaire moteur - et assurer les conditions nécessaires à leur expansion. Ces secteurs sont ceux qui permettront de positionner Montréal dans la nouvelle «géographie des compétences» et de lui ouvrir des créneaux concurrentiels à l'échelle continentale et internationale.

D'autre part, la ville doit consolider la base industrielle existante. Hormis les marchés actuels et potentiels, plusieurs raisons justifient d'intervenir en ce sens. Les secteurs manufacturiers sont encore une source importante d'emplois, en particulier pour les segments de la main-d'oeuvre exclus des emplois spécialisés. Par ailleurs, les activités industrielles et manufacturières contribuent à alimenter la croissance des secteurs de service aux entreprises, et à les maintenir sur le territoire montréalais. De fait, pour assurer la vitalité économique générale, Montréal a intérêt à maintenir une base économique forte et diversifiée.

Les stratégies devront être multiples, comme le sont les besoins des divers secteurs d'activité. Malgré des pouvoirs limités, la Ville de Montréal est intervenue, ces dernières années, de façon sectorielle, notamment dans le domaine des industries de la mode.

Mais la multiplicité des problèmes requiert une concertation de l'ensemble des intervenants et, au premier chef, des gouvernements dont relèvent les questions capitales de la formation de la main-d'oeuvre, de l'aide à l'entrepreneurship et de l'investissement dans les infrastructures. Le Plan apparaît comme un outil primordial pour faciliter une telle concertation.

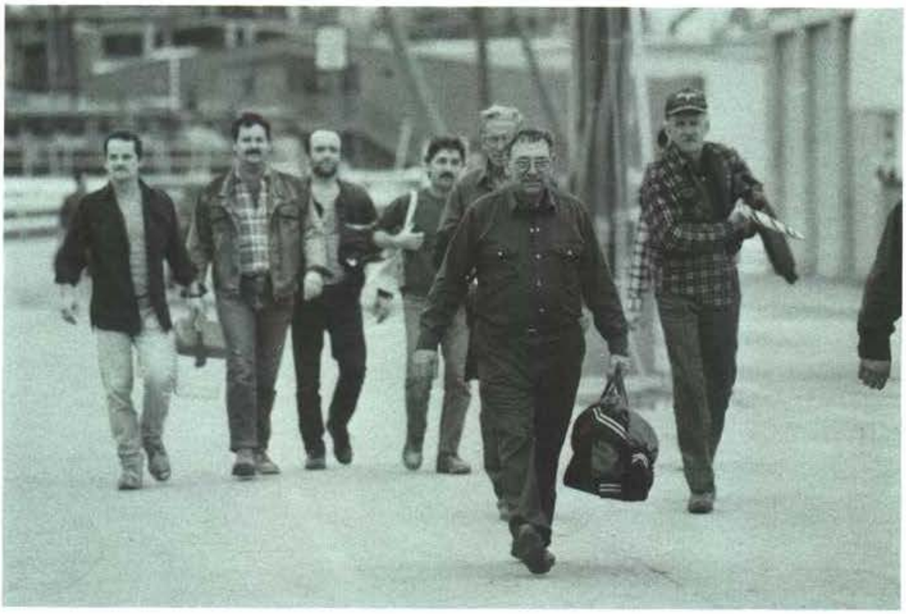
Un enjeu du Plan sera de permettre d'offrir des sites d'accueil variés, correspondant aux besoins des différents secteurs de l'activité économique. Montréal dispose d'une réserve importante d'espaces, tant dans les zones industrielles anciennes que dans les secteurs non construits.

Pour mettre en valeur ces espaces, le Plan se fixe deux objectifs: d'une part répondre aux besoins émergents, d'autre part veiller à la conservation des sites anciens comportant des emplois ou un potentiel d'emplois. Cette dernière approche, le maintien du statu quo, se justifie dans le contexte des mutations économiques en cours. Toutefois, cette orientation n'empêchera pas de faire une réévaluation du potentiel des divers sites pour répondre aux besoins d'éventuels développements économiques.

Le secteur tertiaire

Pour plus d'efficacité et pour un meilleur accès aux services spécialisés, il y a lieu de favoriser l'implantation d'entreprises dans le Centre des affaires, dont le Plan entend mettre en valeur les avantages. Par ailleurs, pour répondre à la demande d'espaces de bureaux de coûts et de types variés, le Plan soutient le développement dans le centre de pôles de bureaux complémentaires au centre des affaires, autour des stations de métro Atwater, Guy-Concordia, Berri-UQAM et Champ-de-Mars.

Ces dernières années, la demande en faveur des espaces de bureaux localisés à proximité des nouvelles zones industrielles et des voies de transport s'est accrue. Ce segment du marché des immeubles de bureaux comprend, notamment, certains services à la production, dont les besoins sont distincts de ceux des entreprises du centre-ville. Le Plan entend répondre à ces nouvelles demandes en permettant le développement de pôles et d'axes de bureau sur quelques sites stratégiques, hors du centre et près de lieux où convergent le métro et les réseaux autoroutiers: le pôle Décarie, le pôle Vendôme, l'axe de la rue Sherbrooke (entre la rue Viau et l'autoroute 25) et l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges (entre le chemin Queen Mary et la rue Jean-Talon).



Le secteur industriel

Le Plan intervient sur deux types de zones industrielles. D'une part, il s'intéresse aux secteurs industriels récents qui bénéficient encore d'importantes superficies vacantes et qui peuvent être aménagés pour correspondre aux besoins contemporains de divers types d'entreprise. Dans cette catégorie des secteurs industriels récents, le Plan identifie des potentiels importants dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles, dans le secteur de la Cité de la mode, dans le parc d'entreprises Glen Extension, et à l'intérieur du Technoparc.

D'autre part, le Plan vise à moderniser et consolider les secteurs industriels anciens, notamment dans les quartiers centraux où ils constituent un élément important de la relance économique et sociale à venir. C'est le cas de la zone du Parc d'entreprises du canal de Lachine et, sous réserve d'études complémentaires, de plusieurs zones limitrophes aux voies du Canadien Pacifique dans le Plateau Mont-Royal, Hochelaga et Rosemont. À cet égard, le Plan reste attentif aux expériences de développement économique communautaire local qui, ces dernières années, ont apporté des pistes de solutions à des quartiers en proie à la désindustrialisation.

La problématique du transport

Pour soutenir les diverses activités économiques, tant industrielles que de services, le Plan d'urbanisme prévoit un nombre important de mesures destinées à faciliter le transport des personnes et des marchandises. En ce qui concerne le transport des personnes, le Plan favorise les moyens de transport collectif et prévoit notamment d'associer nouveaux pôles et axes de bureaux et réseau du métro; la desserte des aires industrielles par le transport en commun fait aussi l'objet de prescriptions dans le Plan.

Pour ce qui est du transport des marchandises, et plus particulièrement du camionnage, le Plan souhaite assurer une circulation et une livraison efficaces des marchandises. Dans ce but, il identifie certaines artères qui constitueront des axes privilégiés de camionnage. Cette approche a le double mérite de faciliter le transit des camions et d'assurer la quiétude des rues auxquelles ils n'ont pas accès. Par ailleurs, le Plan prévoit l'aménagement, la réfection ou le prolongement de certaines voies, tel le boulevard Henri-Bourassa, et la construction du pont Wellington, qui permettront le développement de zones d'activité économique.

Le Plan encourage le maintien du réseau ferroviaire de transport des marchandises qui dessert le port, dont il convient d'assurer la compétitivité. D'autres mesures du Plan visent à répondre aux besoins d'espace du port et à soutenir son efficacité dans le transport intermodal.

2.3

Accroître la qualité des milieux résidentiels

Un million de personnes résident dans les quartiers montréalais. Néanmoins, la croissance de Montréal, comme celle de nombreuses agglomérations occidentales, se heurte à l'attrait des modes de vie suburbains, qui occultent les avantages réels que la ville centrale offre à ses citoyens de tous âges.

Pourtant, Montréal est l'endroit où se concentrent un très vaste éventail de services commerciaux, des équipements culturels, sportifs et récréatifs très divers, ainsi qu'une gamme complète d'institutions d'enseignement et de santé. Les 460 000 ménages de Montréal bénéficient d'un réseau efficace de transport en commun. La diversité des activités implantées sur le territoire montréalais rend de surcroît possible une proximité entre lieux de travail et lieux de résidence.

Ces aspects positifs ont toutefois besoin d'être renforcés pour que les quartiers résidentiels montréalais répondent pleinement aux exigences actuelles, particulièrement à celles des jeunes ménages. Le Plan doit donc prendre acte de deux enjeux majeurs. D'une part, la population cherche aujourd'hui des milieux de vie complets, qui allient une offre variée de logements et la proximité de services, de commerces et d'équipements collectifs divers. D'autre part, le cadre résidentiel urbain doit répondre à des normes de qualité, notamment en matière de confort et de quiétude, de sécurité et de salubrité, et d'accès aux espaces naturels.

L'habitation et la vie de quartier

La Ville de Montréal s'est déjà munie d'un outil majeur d'intervention en adoptant en 1990, une Politique d'habitation; celle-ci propose certains moyens pour améliorer et accroître le stock de logements et l'adapter aux besoins de l'ensemble des ménages montréalais.

En complément, le Plan définit des mesures destinées à consolider le cadre bâti montréalais. Certaines d'entre elles ont trait aux logements existants, à leur rénovation ou à leur mise aux normes. D'autres touchent le développement du potentiel important de construction résidentielle de la ville, et, au premier chef, l'augmentation du nombre de logements dans l'arrondissement Ville-Marie.

Ce souci de consolidation va de pair avec le développement de la qualité des milieux résidentiels. Il s'agit là d'un objectif central du Plan.

L'accès aux services et commerces de base est un élément clé de la qualité de vie dans les quartiers. Montréal peut compter sur un important réseau de rues et d'artères commerciales constituant autant de lieux d'animation. Le Plan entend contribuer à la consolidation de ces rues en favorisant une concentration optimale de commerces selon les types de rues, et en contrôlant l'intensité des activités commerciales pour qu'elles s'harmonisent avec leur environnement.

Le Plan soutient aussi la présence d'équipements collectifs dans les quartiers. En plus des équipements culturels, sportifs et récréatifs, il souhaite assurer aux milieux résidentiels la présence de garderies et d'écoles, notamment en mettant sur pied des mécanismes de concertation avec les institutions responsables.

Le Plan met en place un train de mesures destinées à améliorer l'environnement résidentiel. Il entend ainsi éliminer les occupations génératrices de nuisances et incompatibles avec l'habitation, et faire disparaître des rues résidentielles la circulation de transit, en la canalisant sur des artères spécifiques. Il s'agit en fait de contrôler tout ce qui peut porter atteinte aux milieux résidentiels et d'harmoniser la cohabitation des activités industrielles et commerciales avec les milieux résidentiels.

En plus de favoriser une plantation massive d'arbres, le Plan veut permettre aux résidents des quartiers d'accéder à des espaces verts, en mettant à profit divers espaces libres qui pourraient être transformés à cette fin, notamment dans les secteurs les moins bien pourvus en parcs.

2.4

Améliorer l'environnement urbain montréalais

Montréal est réputée pour sa grande qualité de vie. Animation, sécurité, particularité de son site, diversité architecturale et vitalité culturelle: autant d'éléments qui participent à sa renommée.

Mais une ville doit avant tout refléter les exigences de ses habitants. En 350 ans, les Montréalais ont réussi à bâtir une cité conviviale, mais la croissance d'une métropole amène des tensions et des insatisfactions auxquelles le Plan d'urbanisme se doit d'être attentif. Il s'agit là d'un enjeu fondamental.

Les préoccupations des Montréalais concernent divers aspects de la vie quotidienne. Elles se traduisent, entre autres, par des exigences dans les domaines de la propreté et de la salubrité ainsi que de la sécurité des personnes, pour laquelle le mouvement des femmes a suscité un éveil. Les Montréalais souhaitent aussi un rapport plus direct avec la nature, en particulier avec les espaces naturels qui forment les traits saillants du paysage de la ville.

Le Plan d'urbanisme retient comme principe directeur le concept de «ville en santé». En 1989, Montréal est devenue membre des réseaux - québécois et international - des Villes et villages en santé. Elle a depuis apporté son soutien, par son programme Vivre Montréal en santé, à de nombreuses initiatives visant à faire des quartiers montréalais des quartiers en santé.

Dans le Plan, les mesures s'inspirant de ces choix ont pour objectif de promouvoir un environnement plus sain, qui prend en compte l'ensemble des éléments liés à la santé et au mieux-être, physique et psychique, des personnes et des collectivités.

Le Plan aborde l'amélioration de l'environnement urbain dans une optique de conservation des ressources et de contrôle des nuisances afin de diminuer l'impact des activités urbaines sur la qualité de l'air, de l'eau et des sols.

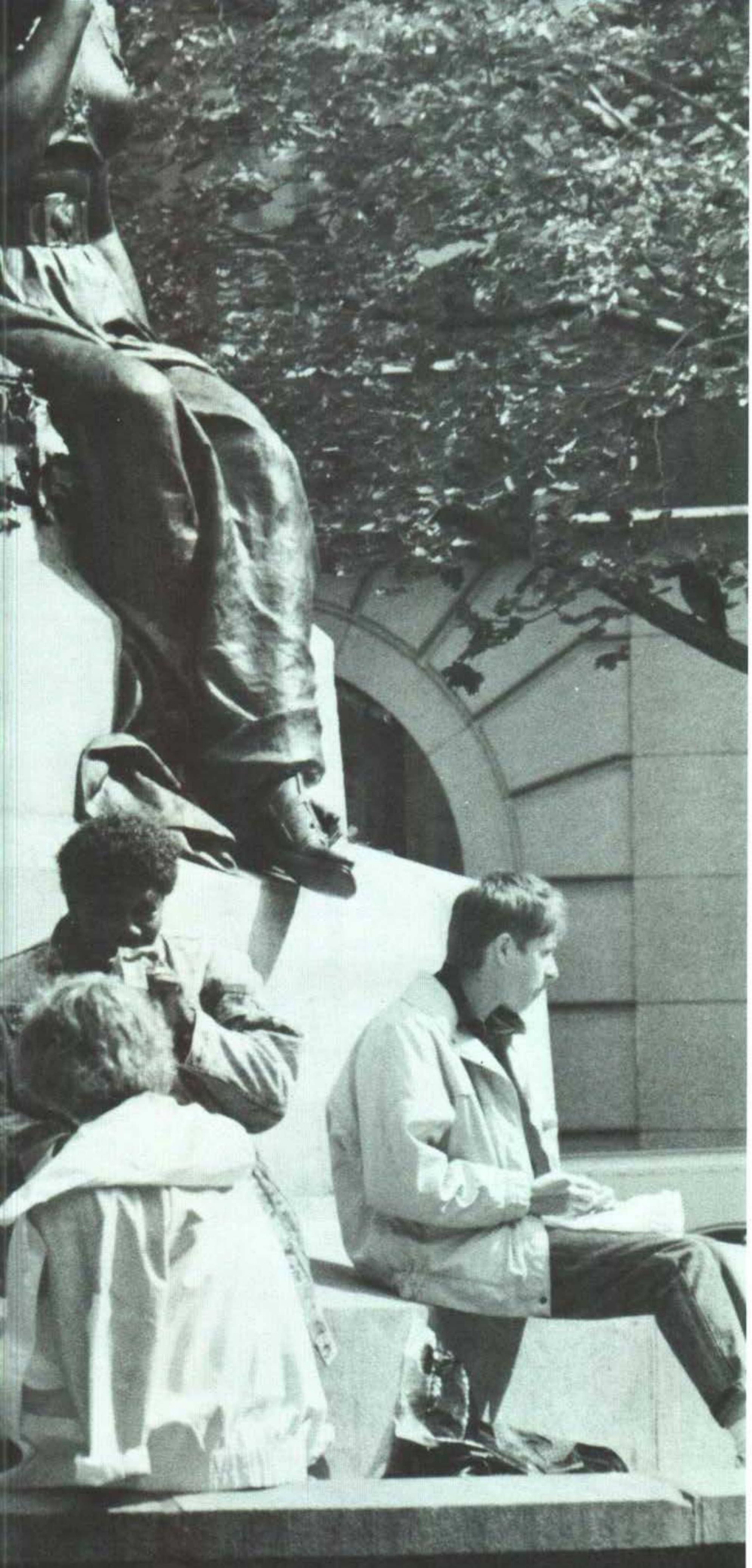
Cette approche interpelle l'intervention de la Ville en matière de gestion des déchets et des neiges usées pour réduire leur impact sur l'environnement. De même, le Plan privilégie le transport collectif au détriment de l'automobile afin de protéger la qualité de l'air. Dans le but d'assainir le cadre de vie montréalais, le Plan examine attentivement l'ensemble des activités urbaines pour déterminer leur compatibilité avec les milieux habités.

En plus de la création d'espaces verts et de la plantation d'arbres déjà citées, le Plan prévoit faciliter l'accès aux cours d'eau qui ceinturent Montréal, aménager les berges et rendre d'autres espaces naturels, tel le mont Royal, plus accessibles.

Le Plan entend aussi, plus simplement, augmenter le plaisir de vivre dans la ville. Il prévoit aménager des espaces publics, favoriser l'animation dans les rues et encourager la tenue d'événements publics dans divers lieux.

Dans un autre ordre d'idées, mais avec le même souci de donner aux Montréalais une ville dans laquelle ils se reconnaissent, le Plan met en place des stratégies visant à la fois à conserver les éléments significatifs du patrimoine bâti de la ville et assurer la qualité des constructions à venir.

Le Plan considère les interventions sur la qualité du cadre physique de la ville comme capitales. Leur portée dépasse la satisfaction esthétique: l'aménagement d'une ville révèle ses valeurs collectives.



Les activités urbaines

Le territoire de la ville de Montréal réunit un ensemble d'activités d'intensité variable. Le Plan d'urbanisme a pour objet de proposer l'harmonisation entre ces activités, offrant ainsi aux résidents montréalais un milieu de vie approprié tout en permettant un développement des activités économiques, institutionnelles et culturelles.

Le Plan d'urbanisme met l'accent sur l'amélioration de la qualité des milieux résidentiels, en prévoyant non seulement la rénovation et la construction de logements, mais aussi la présence d'autres activités essentielles à cette qualité. Cette question est abordée dans la section «L'habitation et la vie de quartier».

Toutes les autres activités urbaines sont abordées séparément, afin de bien cerner les objectifs du développement de chacune. Ces objectifs tiennent compte de l'interrelation qui existe entre les différentes activités urbaines, d'une part, et entre ces activités et l'environnement urbain, d'autre part.

L'harmonisation entre ces activités se concrétisera par des choix d'affectation du sol et d'intensité de leur développement, choix inscrits dans les plans d'affectation du sol et de limites de hauteur et de densité de chaque plan directeur d'arrondissement.

3.1

L'habitation et la vie de quartier

Montréal est avant tout une ville de quartiers résidentiels, dont les constructions occupent la presque totalité de son territoire. En 1991, un peu plus d'un million de personnes occupaient les 464 000 logements de Montréal. La grande diversité de ses logements explique la qualité de vie résidentielle qui caractérise Montréal. Mais habiter Montréal, c'est plus qu'occuper un logement, c'est vivre dans un quartier. Voilà pourquoi les objectifs touchant l'habitation recoupent ceux qui visent la qualité des milieux résidentiels.

La densité relative du bâti résidentiel de Montréal permet l'accessibilité à un grand nombre de services. Citons les écoles, les cégeps et les universités ou les services de santé, les activités de loisir, un réseau de transport en commun efficace ou encore des services commerciaux variés et nombreux.

Le maintien et l'amélioration des services ainsi que l'harmonisation des activités urbaines avec les secteurs résidentiels sont nécessaires à la qualité des milieux résidentiels. Cette orientation fondamentale a donc été prise en compte dans l'ensemble des objectifs du Plan d'urbanisme.

Conséquemment, en plus des projets de rénovation et de construction de logements, le Plan propose des mesures touchant la desserte en équipements collectifs et en services commerciaux, l'aménagement des parcs, la qualité de l'environnement et la sécurité des personnes.

Le Plan d'urbanisme s'inspire aussi des deux objectifs de la Politique d'habitation adoptée en octobre 1990, à savoir promouvoir des conditions résidentielles de qualité et d'un prix abordable, dans un environnement adéquat, et favoriser une appropriation croissante de l'habitat par les Montréalais.

La diversité des logements

Les différentes étapes de l'urbanisation de Montréal ont produit des quartiers résidentiels diversifiés. Ces derniers rassemblent des logements de types différents répondant aux besoins variés de la population, selon le revenu et le type de ménage.

Dans les quartiers construits entre 1870 et 1930, comme Saint-Henri, Pointe-Saint-Charles, Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve, Plateau Mont-Royal et Petite-Patrie, on retrouve un type de bâti serré et relativement dense, caractérisé par des bâtiments de deux ou trois étages (surtout des duplex et des triplex).

Des quartiers comme Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic, Mercier et Nouveau-Rosemont se distinguent par la présence de maisons unifamiliales jumelées ou isolées. Ils sont connus pour la qualité de leurs parcs et de la végétation sur rue. Les quartiers Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles sont, quant à eux, composés de constructions plus récentes et de densité variable, depuis la maison unifamiliale jusqu'au bâtiment multifamilial.

Le potentiel de développement résidentiel

En plus des logements variés existants, quelque 60 000 autres pourraient être construits sur les terrains vacants de Montréal.

L'arrondissement Ville-Marie présente, à cet égard, un potentiel important et le Plan directeur de cet arrondissement propose la construction de 10 000 logements au cours de la décennie, principalement dans les faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets.

Les quartiers Rivière-des-Prairies et Pointe-aux-Trembles offrent aussi un potentiel de développement substantiel. La construction résidentielle des grands terrains de ces quartiers aura une certaine densité afin d'assurer la présence d'un nombre suffisant de résidents et de permettre conséquemment une offre adéquate en services et en équipements.

En plus des grands terrains vacants dans les arrondissements Ville-Marie et Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles, la construction des terrains vacants en milieu bâti ou des terrains sous-utilisés, ou encore la densification d'autres sites sont susceptibles d'augmenter le nombre de logements à Montréal.

Répondre aux besoins de certains ménages

Montréal abrite différentes catégories de ménages de tous les groupes de revenu (célibataires, ménages avec ou sans enfants, personnes âgées, etc.) et satisfait à leurs besoins en logement. Cette diversité de population est un autre atout qui assure à Montréal un caractère hétérogène et animé.

Dans le but de conserver cette population diversifiée, la Politique d'habitation et le Plan d'urbanisme reconnaissent la pertinence d'offrir un vaste choix de logements correspondant aux revenus et aux besoins de tous les ménages et en particulier ceux des ménages avec enfants, dans l'ensemble des quartiers.

Au cours des dernières décennies, la dénatalité a entraîné la chute du nombre d'enfants. Dans certains quartiers centraux, les mouvements de population vers la banlieue ont, dans les années 60 et 70, accentué ce phénomène. Cependant, les données du recensement de 1986

révèlent une situation moins tranchée qu'auparavant entre Montréal et l'ensemble de la région métropolitaine. Ainsi, à Montréal, le nombre moyen d'enfants dans les ménages avec enfants est semblable à la moyenne métropolitaine.

La construction de logements adaptés aux nouveaux besoins des ménages avec enfants ou adolescents est donc encouragée par la Ville dans les logements sociaux et privés.

La Ville désire aussi faciliter l'accession à la propriété individuelle et collective, et accroître ainsi dans une proportion significative le nombre de ménages propriétaires. Elle élaborera, à cet effet, des programmes qui tiennent compte de la situation particulière du bâti montréalais et de ses résidents. Elle recherchera, en concertation avec les gouvernements fédéral et provincial, une adaptation de leurs programmes respectifs à la réalité montréalaise.

Une partie de la population a des besoins particuliers en logement ou ne possède pas les ressources financières nécessaires pour accéder à un logement approprié. Citons, par exemple, les personnes à mobilité réduite ou semi-autonomes, ou encore les ménages défavorisés, principalement les familles monoparentales et les immigrants récents. Le gouvernement provincial accorde l'aide financière nécessaire pour créer des logements qui répondent aux besoins particuliers de ces clientèles. La Ville continuera de collaborer avec les instances gouvernementales dans la construction de ces logements.

Les logements sociaux comprennent les logements neufs ou rénovés gérés par l'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM), ainsi qu'un certain pourcentage des logements créés par les coopératives et organismes sans but lucratif (OSBL).

Compte tenu des demandes et du nombre de logements sociaux disponibles, les interventions prioritaires à ce chapitre seront menées dans les quartiers Parc Extension, Petite-Patrie et Côte-des-Neiges.

Toutes les stratégies de mise en oeuvre avancées par le Plan d'urbanisme visent à maintenir la diversité de la population et à répondre aux besoins des différents types de ménages; elles seront modulées selon la réalité des différents quartiers.

OBJECTIF 1

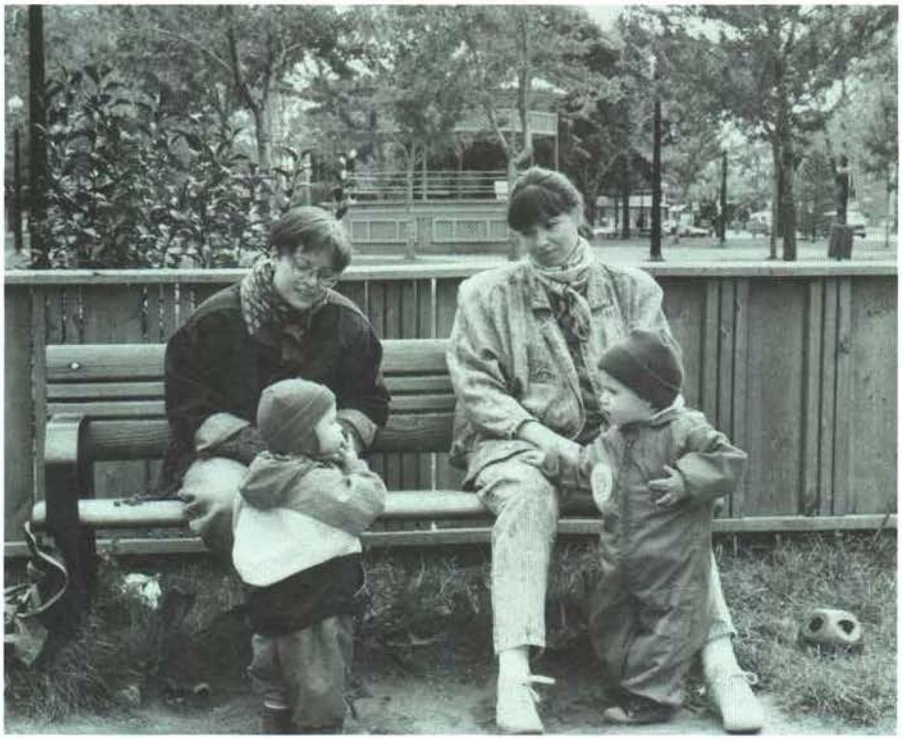
Assurer des milieux résidentiels de qualité

Pour assurer la qualité des milieux résidentiels, le Plan d'urbanisme propose d'agir de façon intégrée. Un quartier résidentiel doit comporter non seulement un stock de logements diversifié mais aussi une gamme de services et d'équipements collectifs desservant la population locale: commerces, parcs, écoles, cliniques de santé, équipements de loisir, etc.

La planification des équipements est un élément stratégique pour rendre la ville plus attrayante. Par exemple, la présence d'écoles primaires et de garderies de qualité influence, souvent de façon déterminante, le choix de la résidence des ménages avec enfants. Il en est de même pour les activités et les équipements de loisir. En plus des équipements collectifs, les résidents sont attirés par la proximité de services, tels les commerces et le transport en commun (ces deux derniers éléments sont traités plus en détail aux chapitres 3.5 et 5). L'objectif de la Ville d'assurer des milieux résidentiels de qualité est donc également associé à la volonté d'augmenter le nombre de ménages avec enfants à Montréal. La Ville collaborera avec tous les intervenants concernés pour atteindre cet objectif; les institutions scolaires seront parmi les interlocuteurs privilégiés dans cette démarche de concertation.

Un quartier résidentiel de qualité doit offrir un cadre de vie sécuritaire. Finalement, un quartier doit être aménagé de façon agréable, par exemple avec des arbres sur rue et un nombre adéquat d'espaces verts de qualité. La présence de parcs avec des équipements de jeux adéquats peut aussi aider à garder et à attirer les ménages avec de jeunes enfants. La Ville entend améliorer la qualité des espaces verts existants et optimiser le potentiel de création de nouveaux parcs dans les quartiers mal desservis (voir le chapitre 4.2 pour plus de détails). Une attention particulière doit être apportée à l'aménagement des artères commerciales, lieux d'échanges et de rencontres, qui assurent une bonne part de l'animation urbaine; ainsi, l'aménagement de certaines artères, reconnues comme «rues principales», mettra en valeur leur animation.

En plus de ces atouts en matière d'aménagement, Montréal offre à ses résidents une réelle vie communautaire et démocratique dans ses quartiers. Il est important que les résidents puissent s'impliquer et intervenir sur les ques-



tions qui les touchent. La vitalité des organismes communautaires a eu un impact majeur sur la qualité de vie à Montréal autant par leurs interventions sur le milieu que par le débat démocratique qu'ils ont entretenu. La Ville de Montréal a reconnu l'importance de cette vie communautaire et démocratique en créant des instances d'information et de discussion avec la population. Parmi ces instances, les Comités-conseil d'arrondissement (CCA) et les bureaux Accès Montréal permettent aux citoyens de s'informer et de participer aux décisions de l'Administration municipale.

Ce premier objectif du Plan d'urbanisme est pris en compte dans l'ensemble des stratégies de mise en œuvre et trouve donc écho dans plusieurs sections du Plan.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Assurer une diversité des types d'habitation, particulièrement dans la construction des nouveaux logements, afin de les adapter aux différents besoins de la population.
- Favoriser la construction de secteurs résidentiels d'une certaine densité afin d'offrir l'ensemble des services nécessaires aux résidents.
- Assurer la présence de services collectifs et commerciaux adéquats.
- Rendre public le bilan annuel des projets de mise en œuvre découlant des objectifs de la Politique d'habitation.
- Préparer un plan d'action, par arrondissement, en matière d'habitation.
- Offrir une gamme d'équipements et d'activités de loisir pour répondre aux divers besoins de la population résidante, notamment pour les ménages avec enfants.
- Contrôler les nuisances environnementales dans les quartiers résidentiels et réduire l'impact de la circulation de transit.
- Assurer la sécurité des personnes dans les milieux résidentiels.
- Favoriser le développement de la vie communautaire et démocratique.
- Favoriser une approche intégrée avec les intervenants concernés, notamment les institutions scolaires, afin de créer des milieux résidentiels de qualité propices aux jeunes ménages avec enfants.

OBJECTIF 2

Améliorer et préserver les logements existants

Le stock de logements, à Montréal, est relativement ancien. En 1986, on estimait qu'un tiers des logements avait été construit avant 1946 et qu'un autre tiers l'avait été entre 1946 et 1961. La situation est différente dans le reste de la région métropolitaine où 70% des logements ont été construits après 1961.

Malgré leur âge, la grande majorité des logements de Montréal sont en bon, voire en excellent état. Cet état relativement satisfaisant s'explique par les efforts importants d'entretien entrepris par les propriétaires occupants ainsi que par la tradition d'aide à la rénovation qui existe à Montréal depuis plusieurs années. Depuis le début des années 1970, la qualité des logements montréalais s'est passablement accrue grâce à une approche axée sur la rénovation et l'entretien, différente de celle qui prévalait dans les années 50 et 60.

Les avantages de l'entretien préventif, qui augmente la durée de vie d'un bâtiment et réduit la nécessité de rénovations coûteuses, sont indéniables. Les programmes d'aide à la rénovation tels que PAREL, Loginove et PARCQ ont permis l'investissement de sommes importantes dans la rénovation de près de 20 000 logements, entre 1976 et 1990.

Cependant, la participation financière des gouvernements fédéral et provincial aux programmes de rénovation est susceptible de varier de façon importante d'une année à l'autre, ce qui pourrait affecter le rythme de rénovation au cours des prochaines années.

La révision du Code du logement et la mise aux normes

La Ville de Montréal a entrepris la révision du Code du logement pour le moderniser et adapter ses normes d'aménagement, d'entretien et d'occupation au stock de logements existants. Des inspections systématiques axées sur les éléments clés de sécurité et de salubrité compléteront les inspections en réponse aux plaintes.

La révision du règlement et de ses modalités d'application est accompagnée de programmes d'information et de sensibilisation qui visent à faire reconnaître la valeur de la conformité aux

normes, à faciliter l'application du Code et à associer l'ensemble des Montréalais à l'objectif de préservation et d'amélioration de leur habitat.

Les interventions en matière de rénovation ont pour objectif la mise aux normes des logements en matière de sécurité et de salubrité ainsi que la diminution des déficiences dues au manque d'entretien.

Une enquête de l'INRS-Urbanisation, commandée en 1991 par la Ville, la SHQ et la SCHL, permet d'évaluer à environ 100 000 le nombre des logements locatifs nécessitant des travaux d'entretien préventif. Cette enquête précise que 50 000 autres logements nécessitent une remise en état (soit 15% du stock de logements locatifs). Parmi eux, seulement 5 600 seraient jugés en très mauvais état.

Les conciergeries sans ascenseur (souvent appelées «walk ups»), qui ont été construites après 1945 et qui réunissent généralement de 4 à 11 logements, seraient les bâtiments les plus susceptibles de connaître des problèmes de qualité et d'entretien. Ils seraient suivis par les immeubles d'une plus grande taille (12 logements et plus), puis par les tours d'habitation. Les duplex et triplex, plus souvent détenus par des propriétaires occupants, connaîtraient le meilleur niveau d'entretien.

Le contrôle de la démolition et de la transformation de logements

Dans le passé, le stock de logements abordables s'est trouvé menacé par la démolition et la transformation à d'autres fins que l'habitation. Depuis 1987, la Ville a exercé un plus grand contrôle sur ces questions et a adopté, en 1990, le règlement 8467 relatif à la protection du patrimoine résidentiel.

Alors que le nombre de démolitions de logements a été en moyenne de 800 par année, au cours de la décennie 1977-1986, ce nombre a été réduit, depuis 1987, à une moyenne de 185 par année.

La transformation de logements à d'autres fins que l'habitation a eu pour cause principale un zonage trop permissif sur les artères commerciales. Le Plan définit de façon plus restrictive dans les plans directeurs de chaque arrondissement les artères où sont autorisés les commerces et les bureaux, ainsi que les tronçons où l'occupation commerciale est permise aux étages supérieurs des commerces.

La création de logements sociaux dans les logements existants

Les efforts de création de logements sociaux seront orientés vers les logements existants plutôt que vers la construction neuve.

Deux facteurs principaux convergent en faveur de cette orientation: la rareté de terrains vacants et un taux d'inoccupation relativement élevé des logements. La rareté des terrains vacants est particulièrement prononcée dans les quartiers où les besoins en logements sociaux sont grands. C'est le cas du quartier Parc Extension jugé prioritaire comme secteur d'intervention.

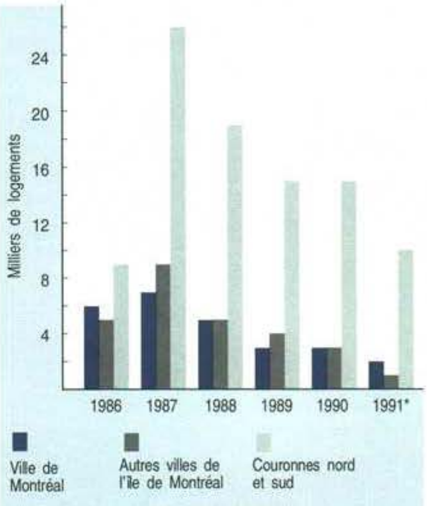
STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Promouvoir et soutenir la mise aux normes des logements.
- Assurer la conformité des bâtiments résidentiels aux normes essentielles de sécurité et de salubrité du Code du logement, notamment par le biais d'inspections systématiques.
- Sensibiliser le marché de l'habitation, les propriétaires et les locataires à la qualité réelle des bâtiments en fonction de leur conformité aux normes et au Code du logement révisé, notamment par la production et la diffusion d'une version vulgarisée du Code en plusieurs langues et par l'organisation de sessions d'information.
- Veiller à ce que la rénovation des logements se fasse dans le respect du patrimoine bâti existant.
- Restreindre la transformation de logements en bureaux ou commerces, notamment sur les artères commerciales.
- Augmenter le nombre de logements sociaux dans les bâtiments existants plutôt que par la construction de logements neufs et évaluer la possibilité de convertir, en logements sociaux, les bâtiments industriels vacants situés dans les secteurs résidentiels.

Figure 8

Logements mis en chantier

Ville de Montréal, autres villes de l'île de Montréal, couronnes nord et sud
Données annuelles
1986 - 1991



Source: S.C.H.L. * Trois premiers trimestres

OBJECTIF 3

Augmenter le nombre de logements, principalement dans l'arrondissement Ville-Marie

L'analyse du potentiel de développement résidentiel des terrains vacants à Montréal montre que l'on peut construire quelque 60 000 logements. Comme l'indique le plan 5, les terrains vacants offrant un potentiel résidentiel se trouvent surtout dans les arrondissements Ville-Marie (40 hectares), Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles (370 hectares) et Villeray/Saint-Michel/Parc Extension (45 hectares).

L'augmentation du nombre de logements dans le centre de Montréal répondra à deux objectifs: consolider le cadre bâti et attirer de nouveaux résidents. Le centre de Montréal dispose de tous les atouts pour accueillir de nouveaux résidents. La concentration de services et d'équipements, la proximité du bassin d'emplois le plus important de la région métropolitaine et des institutions d'enseignement supérieur en font un lieu d'implantation privilégié.

L'arrondissement Ville-Marie offre un potentiel de quelque 10 000 logements et la Ville de Montréal joue déjà un rôle actif dans la mise en valeur de ce potentiel. Elle a fait l'acquisition des terrains de trois secteurs prioritaires, les faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets, qui font aussi l'objet d'opérations de planification particulière. L'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles représente un potentiel de développement substantiel, avec quelque 22 000 logements. Ce secteur, par le caractère du cadre bâti et les prix des terrains et des logements, représente une option intéressante pour des ménages attirés par les nouveaux quartiers. Il sera favorisé pour la construction de logements répondant aux besoins des jeunes ménages avec enfants.

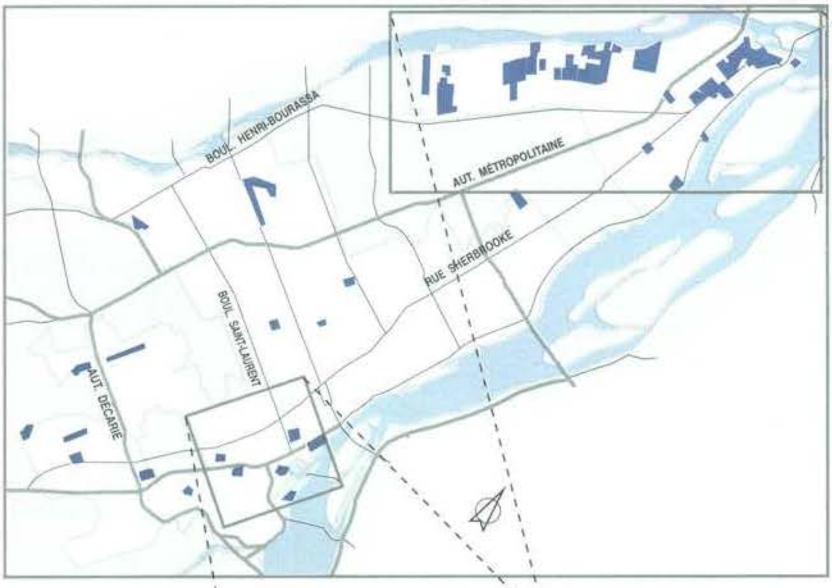
Dans les autres secteurs de la ville, le développement se fera par la consolidation et le redéveloppement de certains terrains. Dans ces cas, assurer l'intégration des nouvelles constructions au milieu existant est essentiel.

On pourra également répondre à une partie de la demande de logements sociaux lors de la construction de nouveaux projets résidentiels destinés à des clientèles mixtes, comme celui du faubourg Québec.

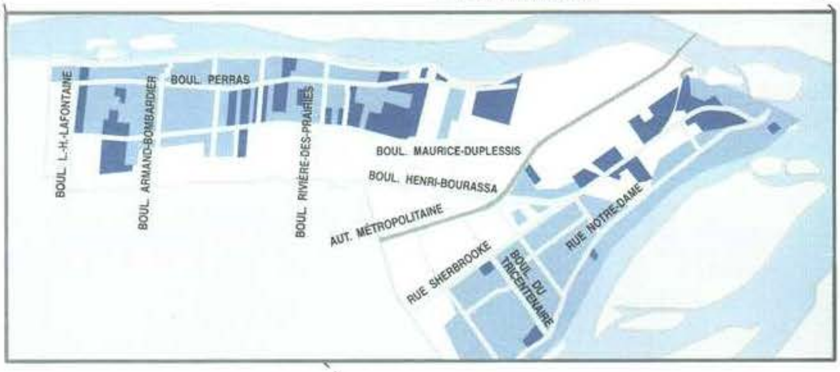
De façon générale, la Ville encourage la construction de divers types de logements, et du même coup l'innovation dans le domaine résidentiel, afin de répondre aux besoins variés des clientèles. Certains projets résidentiels comme le projet Fonteneau, dans le quartier Mer-

Plan 5 Les terrains vacants présentant un potentiel de développement résidentiel

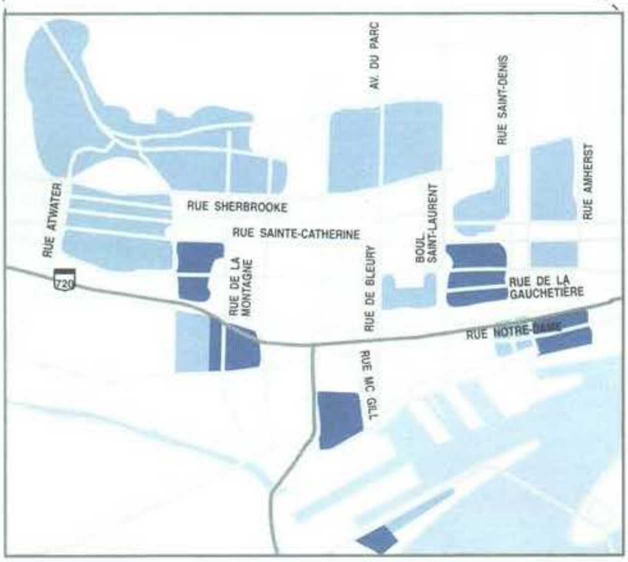
Les principaux secteurs présentant un potentiel de développement résidentiel à Montréal



Arrondissement Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles



Arrondissement Ville-Marie



Le Plan d'urbanisme évalue le potentiel pour le développement résidentiel à près de 60 000 logements qui se concentrent surtout dans les arrondissements Ville-Marie et Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles.

- Principaux secteurs présentant un potentiel de développement résidentiel
- Secteurs à dominante résidentielle existants

cier, et le projet «Les Halles du Boisé» à Pointe-aux-Trembles intègrent des formes nouvelles d'habitation, dont la maison dite «évolutive».

La création de nouveaux types de logements devra respecter une certaine densification du cadre bâti pour assurer un nombre suffisant de résidents et donc les services commerciaux et collectifs nécessaires à la qualité de ces nouveaux milieux résidentiels. L'attrait des nouveaux secteurs résidentiels ne dépend pas uniquement du type de logement offert mais aussi de la proximité des services et des équipements. La planification de nouveaux parcs, de services commerciaux et d'équipements collectifs sera donc prise en compte dans l'aménagement des nouveaux quartiers.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Développer prioritairement les faubourgs Québec, des Récollets et Saint-Laurent dans l'arrondissement Ville-Marie, afin d'accroître la population résidante du centre de Montréal.
- Poursuivre la construction résidentielle des terrains vacants dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles.
- Favoriser la construction de secteurs résidentiels d'une certaine densité et y assurer les services nécessaires à la création de quartiers résidentiels de qualité.
- Encourager la construction des terrains vacants ou sous-utilisés dans les secteurs déjà bâtis, tout en assurant l'intégration architecturale des nouvelles constructions au milieu existant.
- Favoriser le maintien à Montréal de diverses catégories de ménages par la construction de logements qui répondent à leurs besoins; l'organisation de concours d'architecture sera encouragée afin d'élaborer des modèles de logements adaptés à la variété des besoins.

Les équipements sportifs et culturels

La Ville de Montréal gère un vaste ensemble d'équipements collectifs et offre une gamme variée de services de loisir. Ces équipements incluent notamment 21 arénas, 33 piscines intérieures, 23 piscines extérieures et 77 pataugeoires.
La Ville gère aussi les centres nationaux d'entraînement suivants:
- Complexe sportif Claude-Robillard
- Bassin olympique
- Centre Pierre-Charbonneau
- Aréna Michel-Normandin

Finalement, la Ville a aménagé des équipements culturels de quartier, à savoir 12 maisons de la culture et 23 bibliothèques (voir la section 3.6).

OBJECTIF 4

Assurer une desserte adéquate en équipements et services collectifs

Les équipements et les services collectifs sont essentiels pour créer des quartiers résidentiels de qualité. De façon générale, les quartiers de Montréal sont bien desservis en équipements et services collectifs. On retrouve dans tous les quartiers des écoles primaires et secondaires, des cliniques de santé, des CLSC ou des hôpitaux, des garderies, des centres communautaires et des équipements récréatifs et culturels comme les arénas, les piscines, les bibliothèques et les maisons de la culture. La Ville offre aussi une gamme complète d'activités de loisir pour tous les groupes d'âge.

Cependant ces équipements ne répondent pas toujours aux besoins changeants de la population ou ne sont pas adaptés à la pratique de nouvelles activités. Les nouvelles réalités nécessite une modification des équipements et des activités ainsi qu'un ajustement des heures d'ouverture en fonction de clientèles variées. Certains bâtiments ont été fermés, démolis ou transformés pour d'autres usages, ainsi en va-t-il des écoles transformées en logements.

Les équipements et services sont gérés par une multitude d'intervenants. Leur utilisation optimale dépend de la coordination administrative entre tous les organismes responsables de leur gestion. La Ville de Montréal partage cette responsabilité avec les gouvernements fédéral et provincial, les commissions scolaires ainsi que les organismes privés et communautaires. Cependant, l'autonomie des différents réseaux amène certains problèmes d'adaptation à l'évolution de la demande, de chevauchement de services et de dédoublement d'équipements.

L'amélioration des équipements et services collectifs ne repose pas nécessairement sur la construction de nouveaux équipements, sauf dans les secteurs en croissance. Elle dépend plutôt d'une gestion mieux répartie entre les nombreux intervenants et de la reconversion d'équipements existants pour répondre aux nouveaux besoins de la population.

Les demandes en équipements et les quartiers prioritaires

Les demandes dans les quartiers peuvent être classées en trois types. On note tout d'abord la demande en équipements lourds traditionnels (écoles, centres sportifs, socio-culturels et communautaires) dans les quartiers en croissance, comme dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles. Deuxièmement, une demande en équipements provient des ménages défavorisés afin de répondre, notamment, aux besoins des jeunes des quartiers historiquement déficitaires et densément peuplés tels que Mile End, Parc Extension et Centre-Sud. Troisièmement, il existe également une demande en espaces communautaires tels que garderies, maisons de jeunes, centres des aînés ou centres de formation. Cette dernière n'est comblée dans aucun des quartiers montréalais.

Le Plan d'urbanisme ne vise pas à donner une réponse à toutes ces demandes; les équipements scolaires ainsi que les services de santé relèvent d'autres niveaux de gouvernement. Par ailleurs, le Service des loisirs et du développement communautaire de la Ville a préparé un plan d'équipements («Profil et attentes en équipements de loisirs») pour des quartiers jugés prioritaires, à savoir Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Côte-des-Neiges, Mile-End, Parc Extension, Petite-Patrie, Centre-Sud et les faubourgs Québec et Saint-Laurent. Certaines interventions découlant de ces plans sont prévues dans le programme triennal d'immobilisations de la Ville.

Les écoles et les garderies

Une attention particulière est apportée à la localisation des garderies et des écoles primaires et secondaires, puisqu'il s'agit d'équipements essentiels au maintien de ménages avec enfants dans les quartiers montréalais.

D'abord, toutes les écoles sont classées dans la catégorie «Équipement collectif et institutionnel» sur le plan d'affectation du sol de chaque arrondissement. Conséquemment, toute demande de changement pour des usages autres qu'institutionnels sera sujette au processus de modification du Plan d'urbanisme.

La Ville verra également à établir des ententes avec les commissions scolaires pour la planification des équipements scolaires.

En ce qui concerne les garderies, la Ville intervient déjà de trois façons. Elle fournit des services et des équipements utilisés par les garderies (par exemple les parcs, les arénas, les pataugeoires et les bibliothèques), elle autorise l'aménagement de garderies à travers son territoire et elle offre des services de garde en milieu de travail pour ses employés. Un comité de travail conjoint, regroupant des représentants de la Ville et de l'Office des services de garde à l'enfance, facilite la création de nouvelles garderies, notamment par le traitement rapide des demandes de permis et par l'aménagement des parcs en tenant compte des normes de l'Office.

Les centres d'hébergement

La Ville apporte aussi son soutien aux organismes d'aide aux personnes en difficulté en autorisant l'implantation de centres d'accueil ou d'hébergement temporaire. Mais elle verra, d'une part, à s'assurer de l'intégration harmonieuse de ces centres dans les quartiers et, d'autre part, à encadrer leur implantation sur le plan architectural.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Combler les besoins en équipements et services de loisir dans les quartiers prioritaires d'intervention: Côte-des-Neiges, Mile End, Parc Extension, Petite-Patrie, Centre-Sud, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, les faubourgs Québec et Saint-Laurent.
- Aménager de nouveaux équipements et services collectifs en considérant d'abord le potentiel des équipements existants et en s'assurant que les installations répondent aux normes requises pour les activités prévues.
- Attribuer une affectation institutionnelle à toutes les écoles ainsi qu'à certains bâtiments municipaux dans les plans d'affectation du sol de chaque arrondissement.
- Harmoniser les projets des différents réseaux de services par la mise en place d'un mécanisme permanent de concertation avec tous les intervenants, notamment les commissions scolaires.
- Promouvoir la création de nouvelles garderies à travers le territoire de la ville.
- Soutenir l'implantation de centres d'hébergement temporaire pour les personnes en difficulté, tout en s'assurant de leur intégration harmonieuse au sein du cadre bâti et des quartiers.

OBJECTIF 5

Assurer la présence d'espaces verts de qualité et peupler d'arbres les rues des quartiers

Les espaces verts des milieux résidentiels remplissent de multiples fonctions, les principales étant récréatives et socio-communautaires. Les parcs sont en effet utilisés pour la détente, la pratique de sports et d'activités de plein air. Ils constituent aussi des lieux de rencontre et d'échange, ce qui contribue à la consolidation de la vie de quartier et au développement du sentiment d'appartenance.

Au cours des années, les besoins des utilisateurs des parcs ont changé. La population de Montréal est en constante évolution, comme le sont les valeurs collectives qui modifient les pratiques récréatives. En fait, les clientèles des parcs ne sont pas composées de groupes homogènes. Dans un même quartier cohabitent des clientèles différentes par l'âge, le niveau de scolarité, le revenu ou la culture. C'est donc la diversité des usages offerts par les parcs qui peut le mieux répondre aux besoins variés des Montréalais.

Une analyse de la desserte en espaces verts locaux (mini-parcs, parcs de voisinage ou de quartier) a révélé que certains quartiers résidentiels manquent de ce type d'espaces verts. La faible superficie des terrains vacants, dans ces mêmes quartiers, rend encore plus difficile la création de nouveaux espaces. C'est le cas par exemple des quartiers Mile-End, Parc Extension, Saint-Michel, Petite-Patrie, Centre-Sud et de la Savane. Dans ces quartiers, les parcs existants sont, par le fait même, surutilisés et demandent donc un entretien supplémentaire.

Parmi les parcs locaux existants, certains souffrent d'un aménagement ou d'un entretien inadéquat amenant leur sous-utilisation. Ces parcs sont parfois localisés dans les quartiers les moins bien pourvus en espaces verts, ce qui rend leur situation encore plus problématique, notamment dans l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc Extension. (Le chapitre 4.2 présente plus en détail la problématique et les objectifs quant aux parcs et aux éléments naturels).

Pour combler les besoins dans les quartiers déficitaires, la Ville compte utiliser des espaces comme les cours d'école, les ruelles ou les terrains institutionnels, après conclusion d'ententes avec les organismes impliqués. Dans cet esprit, elle met en œuvre son projet de réseau vert (voir le chapitre 4.2) qui utilisera, entre autres, les emprises des voies ferroviaires ainsi que les corridors d'Hydro-Québec pour créer un sentier multifonctionnel qui reliera les grands parcs, tout en desservant les quartiers au passage.

Au cours des prochaines années, le nombre de parcs locaux augmentera grâce à la mise en valeur d'une réserve foncière totalisant quelque 134 hectares. Il s'agit de propriétés publiques vouées à des fins de parcs mais non encore aménagées. Dans les quartiers en croissance, la création de parcs répondant aux besoins de la nouvelle population est un attrait essentiel. D'ailleurs l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles accapare à lui seul plus de 60 % de la réserve foncière pour des parcs locaux. La Ville doit non seulement réserver des espaces suffisants pour de nouveaux parcs, mais elle doit aussi faire en sorte que les délais entre la construction résidentielle et l'aménagement de ces parcs soient réduits au minimum.

Les arbres ont, avec les espaces gazonnés des parcs, une fonction écologique significative dans la ville. Dans les quartiers résidentiels, leur présence ajoute grandement à la qualité de vie. La Ville doit poursuivre son programme de plantation d'arbres tout en donnant priorité aux quartiers les plus dépourvus dans ce domaine et aux nouveaux secteurs résidentiels.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Établir un programme de réaménagement des parcs locaux existants.
- Créer, à l'aide de la réserve foncière de 134 hectares, de nouveaux parcs locaux dans les quartiers les moins bien desservis en espaces verts.
- Réserver et aménager des parcs dans les nouveaux secteurs résidentiels pour répondre aux besoins des résidents, protéger, le cas échéant, les éléments naturels significatifs (bois, berges, etc.) et assurer le raccordement de ces secteurs au réseau vert.
- Maximiser le potentiel d'espaces libres (grands domaines institutionnels, cours d'école, terrains de sport des institutions, ruelles) afin de combler les déficits dans les quartiers les moins desservis en parcs locaux.
- Implanter le réseau vert en multipliant les raccordements avec les quartiers qui lui sont limitrophes, comme l'indique le plan 14.
- Optimiser l'utilisation des parcs en la diversifiant (détente, activités sportives, plein air, activités libres, etc.) pour mieux répondre aux besoins des différentes clientèles et en améliorant la sécurité, l'entretien et l'animation.
- Poursuivre le programme municipal de plantation d'arbres (dans les parcs et sur rue), en priorité dans les quartiers les plus dépourvus et dans les nouveaux secteurs résidentiels.

OBJECTIF 6

Procurer confort, santé et sécurité aux résidents des quartiers

La mixité des activités urbaines est une réalité qui caractérise la majorité des arrondissements. Dans la plupart des cas, cette mixité est avantageuse, offrant aux Montréalais la possibilité de travailler à proximité de leur lieu de résidence et d'accéder aisément aux services de base. Mais le voisinage de certaines activités peut parfois réduire la qualité des milieux résidentiels. Dans une perspective de développement urbain viable, et plus particulièrement dans le cadre d'un aménagement de qualité des quartiers résidentiels, l'intégration des différentes activités urbaines est donc un objectif à poursuivre.

Cette intégration doit être harmonieuse si l'on veut éliminer les problèmes potentiels d'interface entre les secteurs résidentiels et les autres activités urbaines. Il s'agit principalement d'éliminer la circulation de transit dans les rues résidentielles locales, de réduire l'impact de certaines activités industrielles, et du bruit causé par la circulation intense ou certaines activités commerciales. Des actions ponctuelles, notamment l'aménagement de zones tampons ou de barrières acoustiques, ainsi que des principes régissant l'affectation du sol sont prévus à cet effet dans les plans directeurs d'arrondissement.

Le long des grandes artères, la Ville encouragera, par le zonage, le recours à des méthodes de construction permettant une meilleure insonorisation des bâtiments résidentiels. Des critères architecturaux assureront aux personnes à mobilité réduite une meilleure accessibilité aux équipements publics et à certains bâtiments privés comme les commerces. Le Comité de vigie des besoins des personnes handicapées, qui réunit les services municipaux concernés, sera appelé à soumettre au Secrétariat général des critères et des mesures en vue de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées visuellement, principalement sur les artères commerciales, dans les parcs et lieux publics et, en collaboration avec la STCUM, dans le réseau de transport en commun.

La sécurité des quartiers résidentiels dépend entre autres d'un service efficace en matière de prévention des incendies et de la criminalité. Le Service de prévention des incendies a d'ailleurs établi un programme de réaffectation et de construction des casernes de pompiers afin de répondre plus rapidement et plus efficacement aux risques d'incendie.

Pour ce qui est de la sécurité publique, le service de la police de la CUM s'oriente de plus en plus vers une approche basée sur la connaissance des quartiers, instituant même des patrouilles à pied et à bicyclette. De plus, la Ville de Montréal a créé, en collaboration avec des organismes communautaires, l'organisation Tandem qui a des bureaux dans tous les arrondissements. Cette organisation participe, avec l'aide de la police, à la prévention de la criminalité, entre autres par des campagnes d'information auprès des résidents. La Ville privilégie d'autres mesures comme l'éclairage approprié des rues, des ruelles et des parcs, ainsi que la prise en compte de la sécurité des personnes dans l'aménagement des espaces publics.

Les actions entreprises par la Ville dans le cadre de son programme «Vivre Montréal en santé» visent aussi à améliorer la qualité de vie. Ce programme s'appuie sur un concept global de santé physique, mentale et sociale. Cette approche intégrée vise à promouvoir la qualité de l'environnement, la salubrité des logements, l'élimination du chômage, l'activité récréative et sportive, l'utilisation du transport en commun, la sécurité des personnes, etc.

La Ville a rassemblé dans cette démarche les organismes préoccupés par les problèmes urbains, c'est-à-dire les groupes communautaires, les CLSC, les écoles de quartier, les commissions scolaires, les services municipaux, le service de la police, les départements de santé communautaire, le milieu des affaires et les syndicats. Des projets pilote ont été mis sur pied dans les quartiers Mercier-Est et Saint-Michel.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Déterminer, dans les plans directeurs d'arrondissement, les zones d'interface posant problème et prévoir des mesures d'harmonisation.
- Réduire les incompatibilités d'usage dans l'affectation du sol, éviter l'implantation de projets d'habitation dans les milieux industriels ou le long des axes majeurs de transport.
- Envisager l'extinction de certains droits acquis, dans le cas des activités les plus nuisibles.
- Veiller à l'application stricte de la réglementation concernant les nuisances générées par les activités industrielles ou commerciales.
- Hiérarchiser le réseau routier, comme le propose le plan 21, de façon à éliminer la circulation de transit dans les rues locales et à canaliser la circulation des poids lourds sur les grandes artères et les autoroutes.
- Poursuivre les mesures de prévention de la criminalité proposées par l'organisation Tandem.
- Prendre en considération la sécurité et la visibilité des personnes dans l'aménagement des parcs et des lieux publics.
- À la lumière des recommandations du Comité de vigie des besoins des personnes handicapées, élaborer des critères et des mesures pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées visuellement, principalement sur les artères commerciales, dans les parcs et lieux publics et, en collaboration avec la STCUM, dans le réseau de transport en commun.
- Encourager le recours à des méthodes de construction pour assurer une meilleur insonorisation des édifices résidentiels situés sur les grandes artères de circulation.
- Collaborer avec les autorités gouvernementales responsables du transport des matières dangereuses.
- Collaborer avec le gouvernement fédéral à l'étude des effets possibles sur les résidents, des antennes et des tours de télécommunication.
- Encourager la création dans le cadre du programme «Vivre Montréal en santé» de groupes décentralisés qui décideront de mesures d'intervention locales et qui pourraient même jouer un rôle d'animation et de concertation.

OBJECTIF 7

Répondre aux besoins des résidents montréalais en matière de transport collectif local et de stationnement

À Montréal, le réseau de transport collectif de surface est conçu avant tout pour alimenter le métro. Cependant, dans certains arrondissements, les déplacements en autobus sont parfois difficiles à l'intérieur des quartiers, par exemple pour atteindre certaines rues commerciales. Le tracé de certains circuits d'autobus pourrait être revu à la faveur de la circulation interne d'un quartier.

La bicyclette est aussi un moyen de transport fonctionnel de plus en plus utilisé. Le Plan d'urbanisme recommande d'aménager un nombre minimal de places de stationnement pour les vélos dans les parcs de stationnement pour automobiles, aux principaux points de raccordement du réseau de transport collectif, sur les artères commerciales et dans les parcs. Le réseau de voies cyclables sera par ailleurs complété pour relier les destinations importantes comme les grands parcs, les grandes zones d'emploi et les principales institutions d'enseignement (voir le plan 19).

Bien que la Ville souhaite encourager l'utilisation du transport collectif pour les déplacements à des fins de travail, elle sait que la plupart des Montréalais possèdent une automobile qu'ils ont besoin de garer à proximité de leur domicile non seulement la nuit mais également pendant les heures ouvrables. Les problèmes de stationnement ne se posent pas nécessairement aux résidents des quartiers affichant le taux de possession de voitures le plus élevé (par exemple à Rivière-des-Prairies), mais plutôt à ceux des quartiers ayant un cadre bâti dense ou à ceux qui résident à proximité des artères commerciales.

Dans les secteurs déjà bâtis, on doit assurer suffisamment de places de stationnement pour les résidents, afin d'augmenter l'attrait résidentiel de Montréal. La Ville a instauré dans ce but le programme de stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR). Ce programme offre aux détenteurs de permis des places de stationnement sur les rues résidentielles, aux heures appropriées. Comme l'indique le plan 18, 22 secteurs SRRR existent en 1992 et beaucoup d'autres sont à l'étude.

Dans le cas des logements neufs, la réglementation actuelle exige une place de stationnement hors rue pour deux logements, ce qui est inférieur au taux de possession de véhicules; il faudra donc revoir les normes en conséquence.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Collaborer avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM) afin d'assurer que les circuits d'autobus puissent répondre non seulement aux besoins du transport métropolitain mais également aux besoins locaux (le long des artères commerciales, vers les centres sportifs ou de loisirs, etc.).
- Dans les secteurs déjà construits, améliorer au besoin les conditions de stationnement des résidents, notamment en leur réservant des places sur rue par l'entremise du programme de «Stationnement sur rue réservé aux résidents» (SRRR).
- Exiger dans les nouvelles constructions résidentielles un nombre minimum adéquat de places de stationnement.
- Exiger un nombre minimal de places de stationnement pour les vélos dans tous les parcs de stationnement pour automobiles et aux principaux points de raccordement du réseau de transport collectif; aménager, de concert avec les associations de commerçants, des places de stationnement pour vélos sur les artères commerciales, et prévoir également des places de stationnement pour vélos dans les parcs.

À l'automne 1990, la Ville de Montréal se dotait d'une politique d'habitation, axée sur la consolidation et l'élargissement de l'intervention municipale sur le logement. Cette politique recherche le développement tant économique que social de la métropole et repose sur deux grands objectifs: **promouvoir pour les ménages montréalais des conditions résidentielles de qualité à prix abordable dans un environnement adéquat et favoriser une appropriation croissante de l'habitat par les Montréalais**. La politique établit un ensemble intégré de mesures pour concrétiser ces objectifs. On trouvera ci-dessous les actions essentielles engagées au moment de l'adoption du Plan.

L'Office municipal d'habitation de Montréal (OMHM)

L'Office est un organisme parapublic sans but lucratif créé à la demande de la Ville de Montréal en vertu de la Loi de la Société d'habitation du Québec (SHQ). L'Office construit et gère des logements dont le loyer est fonction du revenu des occupants, et destinés aux ménages à faible revenu. À la fin de 1991, l'Office logeait quelque 28 000 personnes dans un parc immobilier de plus de 17 400 logements.

La Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM)

Par la SHDM, la Ville réalise, seule ou de concert avec des organismes privés ou sans but lucratif, des projets complémentaires au développement immobilier privé et qui répondent aux objectifs municipaux en matière d'habitation. La SHDM favorise notamment le développement de logements financièrement abordables pour les ménages ne pouvant accéder à la propriété. Elle encourage aussi la prise en charge de l'habitation par les résidents en initiant des projets coopératifs. À la fin de 1991, la SHDM possédait 4 889 unités résidentielles (dont 261 chambres) réparties dans tous les arrondissements montréalais.

L'aide aux sociétés acheteuses

Ce programme d'aide aux sociétés acheteuses (Fonds d'investissement social en habitation et Fédération des coopératives d'habitation de l'île de Montréal) consiste à investir sur trois ans, par l'entremise de la SHDM, une somme de 4,1 millions de dollars afin d'offrir aux COOP et organismes sans but lucratif (OSBL) de Montréal des conditions d'emprunt avantageuses en début de projet et de faciliter leur participation aux programmes d'aide de la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) ou de la SHQ.

Le Programme d'acquisition de logements locatifs

Depuis octobre 1989, ce programme permet à la SHDM d'acquérir des immeubles à logements locatifs. La Société procède à leur remise en état en profitant de subventions à la rénovation. La Ville participe à la mise de fonds nécessaire pour un immeuble et abaisse ainsi de 75 $ par mois pendant dix ans le remboursement de capital pour chaque logement. La gestion des immeubles peut être cédée aux locataires regroupés en coopérative ou à un organisme sans but lucratif. Ce programme permet notamment de subventionner l'achat et la rénovation des logements dans les quartiers où il n'y a pas de terrains vacants. Les objectifs en sont de faciliter l'accès à la propriété collective de logements de qualité et d'un prix abordable, de préserver et d'améliorer les logements existants et de favoriser le maintien des ménages dans leur milieu.

Bilan: près de 2400 logements acquis au 1er janvier 1992

Le Programme d'acquisition de maisons de chambres

La Ville a mis en place en 1989 un programme d'acquisition de maisons de chambres nécessitant une remise en état. Acquises par la SHDM, les chambres peuvent bénéficier de subventions à la rénovation et, éventuellement, être cédées à des OSBL. Ce programme aide à maintenir disponible une forme de logement nécessaire aux sans-abri.

Bilan: 261 chambres acquises depuis 1989

Le programme d'aide à la rénovation de la Ville de Montréal

La Ville de Montréal et la Société d'habitation du Québec ont jumelé leurs programmes d'aide financière pour la rénovation de logements locatifs ou de maisons de chambres. La Ville administre le programme provincial de rénovation d'immeubles locatifs (PRIL) sur son territoire et y ajoute ses propres subventions.

Ce programme fait suite à la participation de la Ville au PARCQ (Programme d'aide à la rénovation Canada-Québec) dont il reprend les objectifs et les modalités. Il s'adresse aux propriétaires d'immeubles locatifs ou de maisons de chambres ainsi qu'aux coopératives d'habitation et autres organismes sans but lucratif. Une majorité de locataires doit donner son accord au propriétaire pour que les travaux puissent être entrepris. Un contrôle des loyers est exercé pendant une période de cinq ans suivant les travaux. Le programme soutient l'entretien et la rénovation de chambres et de logements et favorise le maintien des ménages dans leur milieu.

Bilan: 2 561 logements rénovés en 1991

L'aide à la démolition des hangars

La réalisation du programme de démolition des hangars aura permis d'éliminer une cause importante d'incendie et d'améliorer l'environnement résidentiel montréalais.

Bilan: près de 18 000 hangars démolis depuis 1980

Le Programme Crédit-Proprio

La Ville offre depuis décembre 1989 un crédit d'impôt foncier d'un maximum de 1 000 $ par année jusqu'à concurrence de 5 000 $ pour acheter une résidence neuve dont le coût, sans compter la valeur du terrain, ne dépasse pas 100 000 $. Par ce programme, la Ville veut faciliter l'accession à la propriété neuve à Montréal, accroître la proportion de ménages propriétaires et soutenir la croissance du parc résidentiel montréalais.

Bilan: déjà quelque 1 000 ménages bénéficiaires à la fin de 1991

Le Programme de développement résidentiel

Cette mesure de soutien au développement résidentiel, mise en vigueur à la fin de 1990, succède à l'Opération 20 000 logements. La Ville cède des terrains à des constructeurs privés qui s'engagent en retour à construire avec célérité et conformément à un devis. Le programme favorise la qualité. Les projets sont jugés selon leur intégration au milieu, leur qualité architecturale et leur aspect fonctionnel. Des terrains pourront être réservés à des projets admissibles au programme Crédit-Proprio. Cette mesure vise à encourager la construction de logements abordables et de qualité pour des clientèles variées.

Bilan: 8 appels de propositions en 1991 pour un potentiel de 488 unités

Les projets de démonstration

La Ville a entrepris de réaliser des projets dits «de démonstration» afin de tester des solutions d'habitation innovatrices auprès des acheteurs, notamment en matière d'aménagement urbain, de conception architecturale et d'économie d'énergie. On compte ainsi créer de nouvelles formes résidentielles adaptées à divers contextes urbains, faciliter la mise en marché des concepts prometteurs et soutenir la reproduction des concepts adoptés par le marché.

Bilan: 114 unités construites et 4 projets en marche à la suite du concours «L'art de vivre en ville»

L'aliénation de terrains municipaux pour le logement social

Depuis 1987, la Ville poursuit sa politique d'aliénation de terrains municipaux pour la réalisation de nouveaux projets de coopératives et d'OSBL subventionnés par les gouvernements fédéral et provincial. La municipalité favorise ainsi l'accès à la propriété collective et le développement du parc de logements sociaux.

Bilan: plus de 4 500 unités réalisées au 1er janvier 1992

3.2

L'activité de bureau

L'activité de bureau et en particulier la concentration des sièges sociaux, des services financiers et des services aux entreprises dans le Centre des affaires constituent l'une des bases de l'économie de Montréal. Cette activité fournit plus d'une centaine de milliers d'emplois et joue un véritable rôle moteur. En effet, elle génère un volume important d'emplois indirects et une infrastructure de services connexes (restauration, divertissement, commerces, etc.). Le tourisme d'affaires qu'elle engendre contribue également à la croissance du secteur des services.

Les décisions qui sont prises quotidiennement dans le Centre des affaires de Montréal affectent non seulement le développement de l'ensemble de la métropole mais aussi celui d'autres régions du Québec et du Canada. La présence au centre de Montréal de la plus importante concentration de sièges sociaux, de services financiers et de services aux entreprises au Québec confère à la métropole un attrait particulier qui lui permet de concurrencer les autres grandes villes du continent pour attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux emplois.

Bien que la Ville de Montréal soit la première bénéficiaire de ces avantages, l'ensemble de la région profite des retombées de la croissance de l'activité de bureau à Montréal. La présence d'un plus grand nombre de travailleurs accroît le bassin de consommateurs dans l'arrondissement Ville-Marie ainsi que le potentiel de résidents à proximité.

Le Centre des affaires de Montréal maintient sa croissance. Son poids par rapport à l'ensemble de la région demeure un des plus forts en Amérique du Nord. Avec plus de quatre millions de mètres carrés d'espaces de bureau, l'arrondissement Ville-Marie comprend près des deux tiers de la superficie d'espaces de bureau de la région. Aucune autre concentration d'activité de bureau dans la région ne comprend plus de 200 000 mètres carrés d'espaces. Par contre, depuis 1986, près de la moitié des espaces de bureau construits dans la région métropolitaine l'ont été à l'extérieur du Centre des affaires; la proportion n'était que du quart les dix années précédentes.

Ces nouvelles tendances affectent peu la position de Montréal comme lieu privilégié d'implantation des activités motrices et comme centre financier et administratif.

La situation de la ville, encore enviable à bien des égards, cependant risque d'être affectée à long terme. Les tendances récentes indiquent un changement profond en matière d'implantation des entreprises. Laisser ce mouvement se poursuivre pendant une longue période affecterait la croissance et le poids du Centre en amenant un nombre grandissant d'entreprises à s'implanter dans divers noyaux à l'extérieur du territoire de la ville (voir le plan 6). Dans tous les cas, la proximité d'autoroutes, et souvent du métro, combinée à la disponibilité de grands espaces à bâtir constitue le principal attrait pour les entreprises.

Cette situation pose la question de la croissance de l'activité de bureau à Montréal. L'absence sur le territoire municipal de sites pouvant répondre à ces nouvelles tendances et offrir des atouts comparables à ceux des sous-centres prive la Ville d'une partie des entreprises qui recherchent une localisation à l'extérieur du Centre des affaires.

L'essor de l'activité de bureau à Montréal passe par une croissance du Centre des affaires et par le développement, dans une perspective régionale, de divers pôles et axes extérieurs à lui et pouvant accueillir les activités qui ne peuvent s'y localiser. Ce renforcement contribuera à la diversité de la base économique de la ville en soutenant la croissance du secteur tertiaire, non seulement dans les domaines de la gestion et de la finance mais dans toutes les activités connexes.

Les développements comprenant une part importante d'activités de bureau se caractérisent par de fortes densités, tant dans la construction que dans le nombre d'emplois. En matière de planification urbaine, il est donc important d'encadrer l'activité de bureau pour éviter la spéculation foncière et pour prévoir les infrastructures nécessaires, notamment au niveau du transport.

OBJECTIF 8

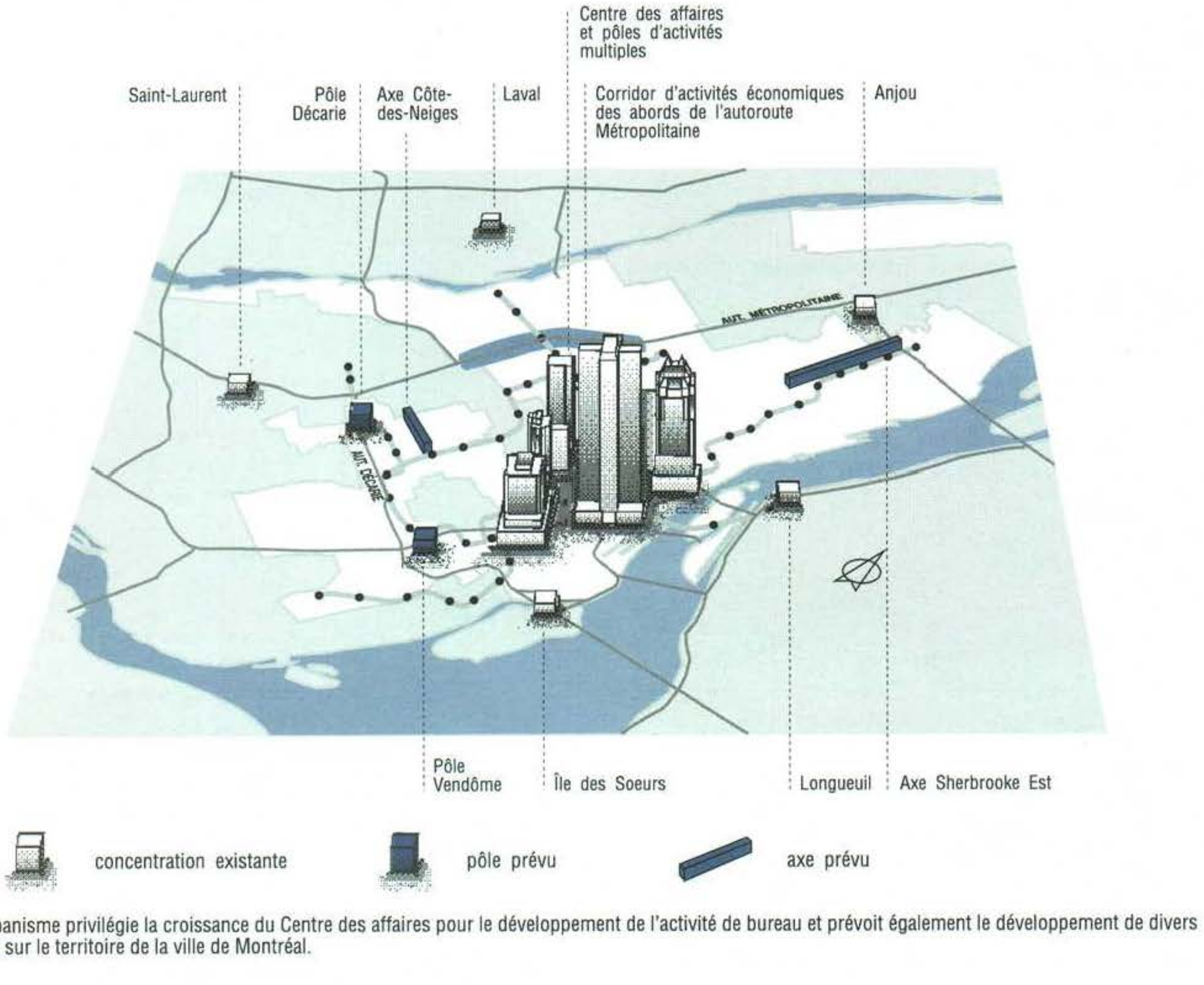
Privilégier la croissance du Centre des affaires

Le Plan d'urbanisme confirme le Centre des affaires comme lieu privilégié de l'implantation des sièges sociaux et des bureaux de prestige. Le Centre, par son caractère dense et compact, permet la concentration d'un grand nombre d'entreprises dans un secteur relativement restreint, ce qui facilite les échanges interpersonnels. Sa localisation donne une image de prestige et une reconnaissance au niveau national et international, en plus d'assurer aux travailleurs et à la clientèle une excellente accessibilité, particulièrement par le transport collectif mais aussi par les ponts et les autoroutes. Les équipements culturels et commerciaux ainsi que les infrastructures d'hébergement, d'exposition et de congrès soutiennent le développement de l'activité de bureau et font de ce secteur un lieu très animé. Au Québec et dans la région, aucune autre concentration de l'activité de bureau n'est en mesure d'offrir autant d'attraits et de diversité.

La croissance de l'activité de bureau ne relève pas uniquement des stratégies élaborées par la Ville. Le contexte économique et politique est un important facteur déterminant la demande en espaces de bureau. Dans son champ d'intervention, la Ville peut cependant assurer le maintien et le développement des avantages urbanistiques qui distinguent le Centre des affaires. De façon particulière, les limites du Centre des affaires (voir le *Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*) lui permettront d'accueillir confortablement la croissance des espaces de bureaux prévue pour les prochaines années (voir le plan 7). Les densités de construction de façon à maintenir une forte concentration d'activité. Enfin, l'aménagement des principaux axes d'expansion du Centre des affaires, la mise en place de nouveaux équipements ainsi que d'autres interventions augmenteront sa force d'attraction.

En concertation avec le milieu privé, la Ville entend favoriser de façon particulière le développement du secteur appelé «Cité internationale». Celui-ci se situe autour du square Victoria, entre la Place Bonaventure et le Palais des congrès, à la charnière entre la partie ancienne et la partie contemporaine du Centre des affaires. Déjà, un concours international d'idées architecturales a

Plan 6 Les concentrations d'espaces de bureau dans la région de Montréal



Le Plan d'urbanisme privilégie la croissance du Centre des affaires pour le développement de l'activité de bureau et prévoit également le développement de divers pôles et axes sur le territoire de la ville de Montréal.

mené à la définition d'un concept d'aménagement pour ce secteur marqué par la présence de l'autoroute Ville-Marie. On prévoit dans ce secteur la construction d'un centre de conférences internationales et on envisage d'y implanter une maison des organismes et des associations internationales.

Enfin, on devra faciliter l'accès au Centre des affaires, que ce soit par transport collectif, à pied ou en voiture. Le transport interurbain vers le Centre des affaires devra également être amélioré. Parmi les projets à l'étude, mentionnons le train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor, l'aménagement d'un héliport et diverses mesures visant à augmenter la fréquentation des deux aéroports de Montréal.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Permettre, dans le Centre des affaires, les densités qui permettront de conserver son caractère compact et la proximité de services diversifiés.
- Aménager, de façon distinctive, les axes d'expansion du Centre des affaires: les boulevards René-Lévesque et de Maisonneuve, l'avenue Viger et la rue University.
- Mettre en place un programme de promotion en vue d'attirer de nouveaux sièges sociaux et de nouveaux organismes internationaux.
- Poursuivre les efforts relatifs au développement de la Cité internationale.
- Inciter les gouvernements québécois et canadien à privilégier le Centre des affaires pour l'implantation de leurs activités.
- Maintenir et accroître une diversité d'activités contribuant au bon fonctionnement de l'activité de bureau et à l'accueil du tourisme d'affaires (restauration, commerce, hôtellerie, loisirs et services divers).
- Assurer des conditions satisfaisantes d'accessibilité et de circulation, en accordant la priorité à l'utilisation du transport collectif et en portant une attention particulière à la circulation piétonne.
- Favoriser le développement des infrastructures stratégiques qui consolideront les atouts particuliers de Montréal:
    - un réseau d'infrastructures de télécommunication de pointe (autoroute télématique);
    - un corridor ferroviaire pour trains à haute vitesse entre Québec et Windsor, dont la gare serait localisée dans le Centre des affaires de Montréal;
    - les deux aéroports de Montréal.
- Faire un suivi de l'évolution du marché des espaces de bureau dans le Centre des affaires et à l'extérieur de celui-ci.

OBJECTIF 9

Favoriser divers pôles et axes pour le développement de l'activité de bureau hors du Centre des affaires

À l'extérieur du Centre des affaires, divers pôles et axes sont favorisés pour le développement de l'activité de bureau sur le territoire montréalais (voir les plans 6 et 7).

Ces pôles et ces axes sont situés pour la plupart à proximité du Centre des affaires ou de l'un des sous-centres définis par le Schéma d'aménagement de la CUM. Ils jouissent d'une excellente accessibilité, étant desservis par au moins une station de métro et localisés majoritairement à proximité d'une autoroute.

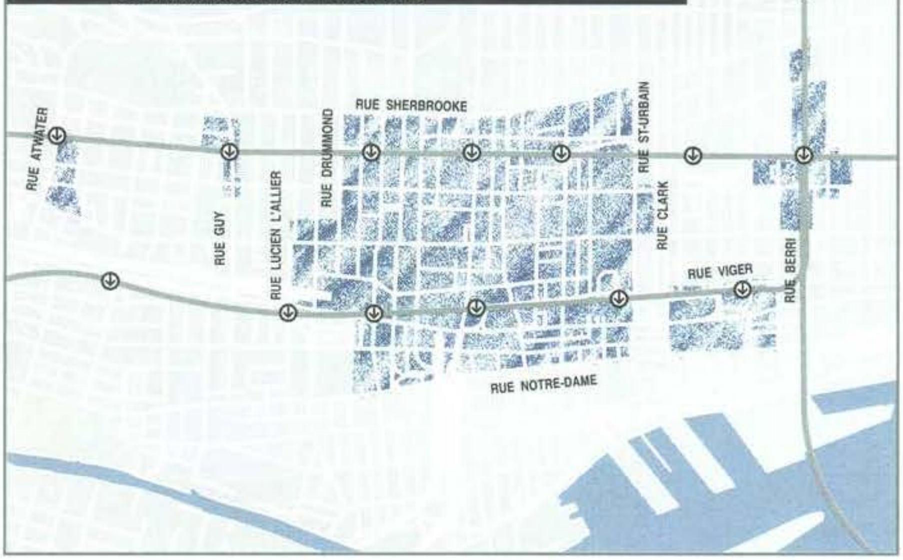
Deux caractéristiques distinguent les pôles et les axes de leur environnement immédiat:

- une densité beaucoup plus forte;
- une affectation distincte qui comprend souvent, en plus de l'activité de bureau, diverses autres activités (commerciale, résidentielle, institutionnelle, etc.).

Quatre pôles sont déterminés dans l'arrondissement Ville-Marie autour des stations de métro suivantes, situées à l'extérieur du Centre des affaires: Atwater, Guy-Concordia, Berri-UQAM et Champ-de-Mars (voir le plan 7). Deux pôles sont aussi prévus à l'extérieur de l'arrondissement Ville-Marie. Le premier correspond aux abords de l'autoroute Décarie, au nord de la rue Vézina, et est desservi par deux stations de métro. Le développement de l'activité de bureau y est d'ailleurs déjà amorcé depuis quelques années. Le second pôle est situé aux abords de la station de métro Vendôme et correspond à l'ancienne cour de triage Glen. Il est desservi en plus par le train de banlieue.

Les axes prévus par le Plan d'urbanisme auront une densité inférieure à celles définies pour les pôles. Ils comprennent le chemin de la Côte-des-Neiges (entre le chemin Queen Mary et la rue Jean-Talon) et la rue Sherbrooke Est (entre la rue Viau et l'autoroute 25). Les deux sont desservis par le métro et se situent à

Plan 7 **Le Centre des affaires et les pôles d'activités multiples de l'arrondissement Ville-Marie**



Le Centre des affaires est délimité de façon à pouvoir accueillir confortablement la croissance des espaces de bureau prévue pour les années à venir; des pôles d'activités multiples prévus autour de certaines stations de métro de l'arrondissement Ville-Marie pourront aussi recevoir de nouveaux immeubles de bureau.

proximité de concentrations d'activités institutionnelles ou industrielles (voir les chapitres 3.3 et 3.4).

Les plans directeurs des arrondissements concernés précisent, entre autres, les affectations et les limites de hauteur et de densité de chacun des pôles et des axes.

Les abords de l'autoroute Métropolitaine constituent un cas particulier. Le Plan d'urbanisme retient l'objectif d'en faire un corridor d'activités économiques comprenant des activités industrielles, de bureau et de commerce. Une opération de planification particulière, subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme, permettra de préciser les intentions municipales pour chaque tronçon du corridor. Déjà, certaines concentrations plus fortes, par la densité et la hauteur, sont identifiées. Il s'agit du site du Marché central, du carrefour des boulevards Saint-Laurent et Crémazie, du carrefour de la rue Lajeunesse et du boulevard Crémazie et du côté nord du boulevard Crémazie entre les avenues Christophe-Colomb et Papineau (voir le chapitre 4 des plans directeurs des arrondissements Ahuntsic/Cartierville et Villeray/Saint-Michel/Parc Extension).

Les autres localisations de bureaux

Des bureaux se situent également aux étages de certaines rues commerciales et en concentration axiale sur certaines grandes rues résidentielles (les boulevards Saint-Joseph et Pie-IX, la rue Cherrier et la rue Sherbrooke entre les rues Berri et d'Iberville).

Ils sont généralement très différents de ceux que l'on trouve dans le Centre des affaires ou dans les pôles et les axes mentionnés ci-dessus, puisque leur superficie est beaucoup plus limitée.

Les plans directeurs d'arrondissement indiquent les rues commerciales où les bureaux seront autorisés aux étages ainsi que les rues résidentielles où des logements entiers pourront être occupés par des activités de bureau. Par ailleurs, les bureaux à domicile doivent déjà, en vertu du règlement 8457 adopté en 1990, occuper au maximum le tiers de la superficie de chaque logement (sans dépasser 50 mètres carrés). Le Plan d'urbanisme ne prévoit aucun changement à ce règlement.

Le Plan d'urbanisme vise à limiter les secteurs industriels strictement à leur vocation et à n'y autoriser que les activités administratives qui leur sont liées. Les plans directeurs d'arrondissement pourront toutefois identifier, parmi les secteurs affectés à l'industrie et à l'industrie légère, ceux qui pourront accueillir une certaine proportion d'activités de bureau. Une autre exception pourra être faite pour les bâtiments industriels anciens, de valeur patrimoniale, qui ne correspondent plus aux exigences actuelles des entreprises industrielles et où l'on pourra autoriser certaines autres activités génératrices d'emplois.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser le développement de pôles à la périphérie immédiate du Centre des affaires: aux abords des stations de métro Atwater, Guy-Concordia, Berri-UQAM et Champ-de-Mars.
- Développer de nouveaux pôles aux abords de l'autoroute Décarie (au nord de la rue Vézina) et aux abords de la station de métro Vendôme.
- Développer les axes suivants: le chemin de la Côte-des-Neiges (entre le chemin Queen Mary et la rue Jean-Talon) et la rue Sherbrooke Est (entre la rue Viau et l'autoroute 25).
- Pour ces divers pôles et axes:
    - prévoir des densités de construction permettant de développer une certaine concentration d'espaces de bureau;
    - créer des conditions propices à l'investissement en favorisant le développement d'activités commerciales connexes;
    - intervenir au besoin sur le domaine public par la création de nouveaux lieux publics, le réaménagement de rues et l'implantation de mesures d'harmonisation avec les activités avoisinantes;
    - assurer leur accessibilité en accordant la priorité au transport collectif;
    - développer une stratégie de promotion complémentaire à celle relative au Centre des affaires.
- Faire des abords de l'autoroute Métropolitaine un corridor d'activités économiques et préciser, lors d'une opération de planification particulière subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme, la vocation de chaque tronçon du corridor.

3.3

L'activité institutionnelle

Le Plan d'urbanisme englobe dans l'activité institutionnelle l'enseignement, les soins de santé, la recherche et les établissements religieux. Ces activités sont importantes dans un contexte urbain puisqu'elles desservent la population montréalaise, fournissent des dizaines de milliers d'emplois et occupent une part non négligeable du territoire. En fait, Montréal regroupe plusieurs institutions d'envergure nationale ayant des retombées directes et indirectes sur l'ensemble de l'économie québécoise. Ces institutions constituent un facteur de croissance pour l'économie de Montréal; les centres de recherche et l'imposant réseau universitaire, avec plus de 120 000 étudiants inscrits à temps complet, favorisent ainsi l'implantation de plusieurs types d'entreprises. Elles apportent à Montréal un rayonnement certain grâce aux congrès scientifiques, aux échanges d'expertise avec l'étranger, à l'accueil d'étudiants non québécois, etc.

Le Plan d'urbanisme marque la volonté municipale de soutenir le développement de l'activité institutionnelle à Montréal. Dans le contexte économique mondial actuel, les institutions sont appelées à jouer un rôle de plus en plus marquant dans le développement économique, en ce qui a trait à la recherche et à la formation de la main-d'œuvre, entre autres. L'expansion des institutions existantes ou la création de nouvelles institutions revêtent donc un caractère prioritaire pour Montréal dans son rôle de métropole. Ce développement devra toutefois se réaliser en harmonie et en complémentarité avec les secteurs résidentiels voisins. Le Plan d'urbanisme propose d'abord une révision du cadre réglementaire actuel touchant l'activité institutionnelle en vue d'accélérer l'émission des permis de construction. Le Plan souligne aussi l'intérêt de la

Ville de Montréal de réaliser des accords de développement avec les institutions pour faciliter l'harmonisation des nouvelles constructions avec les quartiers environnants.

OBJECTIF 10

Soutenir le développement de l'activité institutionnelle sur le territoire de Montréal

Le développement de l'activité institutionnelle à Montréal passe d'abord par le maintien et l'expansion des institutions existantes. Leur croissance dépend de mesures incitatives qui ne relèvent pas toutes des autorités municipales (financement universitaire, avantages fiscaux stimulant la recherche, disponibilité du capital de risque, etc.). La Ville a cependant entrepris, depuis quelques années, de participer au développement du réseau universitaire en associant les grandes écoles et les centres de recherche universitaires à la réalisation d'études dans des domaines relevant de sa compétence, par exemple la gestion des neiges usées, l'élimination des déchets, le transport urbain et le logement.

Le soutien au développement des institutions se traduit dans le Plan d'urbanisme par une affectation institutionnelle des propriétés des institutions. Par ailleurs, le cadre réglementaire actuel amène une gestion au cas par cas des projets de développement immobiliers des institutions. Le Plan d'urbanisme prévoit une modification complète de cette approche. À terme, les institutions seront régies par une réglementation de zonage qui leur permettra d'obtenir aussi rapidement que tout autre propriétaire les permis nécessaires à la réalisation d'un projet conforme au zonage.

La Ville constate que le développement des institutions, qu'elle soutient par ailleurs, a souvent, sur les quartiers avoisinants, un impact important qu'il convient de réduire. Pour combler un besoin d'expansion, une institution peut ainsi agrandir des immeubles existants, en construire de nouveaux sur un terrain voisin, transformer un immeuble voisin ou le démolir pour bâtir du neuf ou encore relocaliser une partie ou l'ensemble de ses opérations sur un autre site. Dans tous les cas, la décision de l'institution a un impact sur l'environnement urbain, c'est pourquoi une concertation avec la Ville s'impose.

On trouve souvent sur les propriétés institutionnelles des immeubles d'intérêt patrimonial ou des espaces verts qu'il est souhaitable de préserver et de mettre en valeur. C'est le cas de plusieurs institutions situées sur les flancs ou à la périphérie immédiate du mont Royal. L'intérêt mutuel de la Ville et d'une institution peut également exiger que certains équipements soient accessibles à la population environnante. Le développement d'une institution peut, enfin, nécessiter l'aménagement de certaines rues ou de certains lieux publics, l'acquisition d'immeubles ou l'amélioration du stationnement ou de l'accès en transport collectif. Tous ces éléments pourront donc être inclus dans l'accord de développement avec la Ville, en plus des paramètres relatifs à la hauteur, à la densité et à l'affectation du sol.

Reconnaissant que les institutions servent l'intérêt public, la Ville entend établir, en concertation avec chacune, les règles urbanistiques qui leur seront applicables. Le résultat de cette concertation fera l'objet d'un accord de développement. Le zonage révisé et conforme au Plan d'urbanisme correspondra pour chaque propriété institutionnelle au contenu de l'accord de développement pertinent ou, faute d'accord, correspondra au bâti existant. Une fois un accord de développement conclu, le zonage sera amendé en conséquence. Dans le cas d'un accord de développement menant à un amendement au Plan d'urbanisme (au niveau par exemple de l'affectation du sol), cet amendement sera adopté selon un processus simplifié.

Toutes les institutions situées sur le territoire municipal peuvent signer un accord de développement avec la Ville. Compte tenu du grand nombre d'institutions, les plans directeurs d'arrondissement précisent celles avec lesquelles la Ville souhaite conclure prioritairement un accord et spécifient les objets de l'accord prévus dans chaque cas.

Même si les institutions sont largement réparties sur le territoire municipal, on peut identifier certaines concentrations (voir le plan 8):

- l'arrondissement Ville-Marie, qui compte trois universités, trois cégeps, une dizaine d'hôpitaux, divers instituts de recherche et plusieurs établissements religieux;
- le quartier Côte-des-Neiges, où l'on trouve en plus de l'Université de Montréal, cinq centres hospitaliers, un cégep et diverses institutions religieuses;
- le quartier Nouveau-Rosemont où sont notamment implantés quatre hôpitaux.

De telles concentrations génèrent dans les quartiers adjacents des activités connexes (cliniques médicales, bureaux professionnels et autres commerces et services). Celles-ci pourront se développer dans les secteurs d'activités multiples de l'arrondissement Ville-Marie, de même que le long des axes Côte-des-Neiges et Sherbrooke Est présentés dans le chapitre 3.2 qui traite de l'activité de bureau. La concentration d'institutions a d'autres effets sur le milieu environnant; elle crée notamment une forte demande de stationnement. Dans ses négociations avec les institutions, la Ville tiendra compte de ces impacts et tentera de les minimiser, s'il y a lieu.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

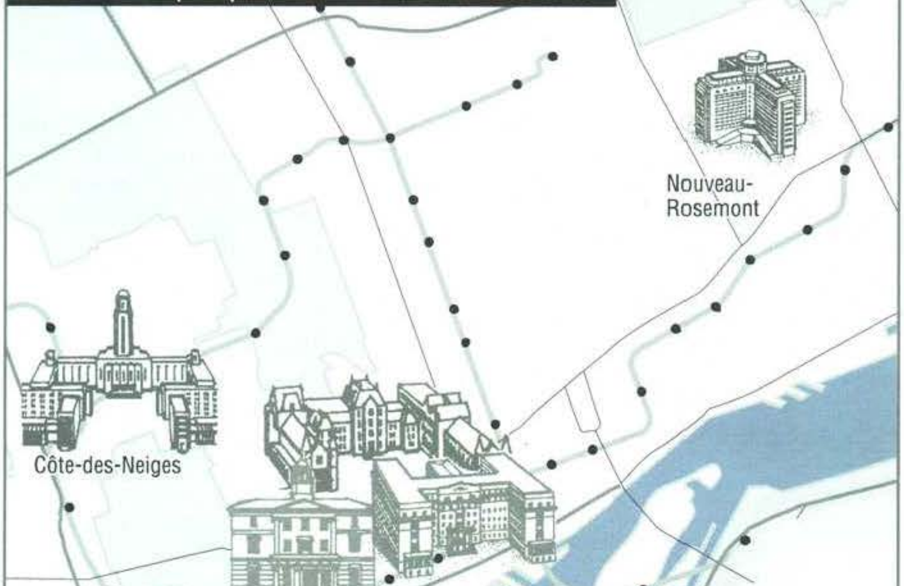
▪ Réserver, dans les plans d'affectation du sol, l'ensemble des propriétés institutionnelles à des fins d'équipements collectifs et institutionnels.

▪ Transcrire dans la réglementation de zonage les paramètres d'encadrement urbanistique (limites de hauteur et de densité, constructions et aménagements possibles) établis par un accord de développement entre la Ville et chaque institution intéressée; un accord de développement pourra aussi porter sur des éléments comme:

- la protection et la mise en valeur de bâtiments ou d'autres éléments de valeur patrimoniale;
- l'utilisation conjointe d'équipements collectifs;
- l'aménagement de certaines rues ou de certains lieux publics;
- l'acquisition d'immeubles;
- l'amélioration de l'accessibilité, notamment par le transport collectif;
- la diminution des impacts sur les quartiers environnants, particulièrement dans les secteurs où sont concentrées plusieurs institutions.

▪ Favoriser le développement d'activités connexes à celles des institutions (cliniques médicales, bureaux professionnels, commerces et services, etc.) dans les secteurs d'activités multiples de l'arrondissement Ville-Marie, de même que le long des axes Côte-des-Neiges et Sherbrooke Est.

Plan 8 **Les principales concentrations institutionnelles**



Même si les activités institutionnelles à Montréal sont distribuées sur l'ensemble du territoire, on peut identifier certaines concentrations: l'arrondissement Ville-Marie au premier chef, le quartier Côte-des-Neiges de même que le quartier Nouveau-Rosemont.

3.4

L'activité industrielle

L'activité industrielle comprend l'activité manufacturière comme telle et celles qui lui sont connexes et que l'on retrouve dans le même type de bâtiments: entreposage, commerce de gros, etc. Ces activités constituent toujours une part très importante de l'économie montréalaise et fournissent plus de 100 000 emplois à l'intérieur des limites de la ville, selon le Recensement des entreprises et des emplois manufacturiers (REEM) effectué en 1988.

Pourtant, comme dans toutes les villes centrales nord-américaines, l'activité industrielle tend à décroître à Montréal. On a ainsi assisté à la transformation de plusieurs immeubles industriels anciens en lofts résidentiels ou en espaces de bureau et on prévoit que certains secteurs industriels vétustes, comme le faubourg des Récollets, seront convertis à d'autres usages. Dans la plupart des secteurs industriels anciens, toutefois, la Ville intervient pour maintenir et développer cette activité.

Compte tenu du rôle important que joue l'activité industrielle dans le développement d'une économie diversifiée, le Plan d'urbanisme prévoit la poursuite des efforts municipaux pour la soutenir. Il s'agit non seulement de consolider la vocation d'importants secteurs industriels anciens mais aussi d'encourager le développement de secteurs industriels plus récents. Le Plan d'urbanisme appuie également le développement des activités portuaires et cherche à réduire l'impact de l'activité industrielle sur les autres activités et sur l'environnement urbain en général.

Il faut souligner que la municipalité poursuit sa réflexion sur le développement industriel de la ville et qu'elle mettra d'ici peu en œuvre une stratégie plus fine. Cela pourrait entraîner des modifications du Plan d'urbanisme et la réaffectation de certains espaces industriels à d'autres fins. En attendant, on veillera à éviter le morcellement de certains grands espaces industriels vacants définis par les plans directeurs d'arrondissement.

OBJECTIF 11

Consolider la vocation industrielle des secteurs industriels anciens

Les secteurs industriels anciens se sont développés, avant l'avènement du camionnage, autour des voies ferrées ou des voies d'eau et à proximité des secteurs résidentiels où logeait l'essentiel de la main-d'oeuvre. Nombre d'entre eux ont perdu leur vitalité économique pour les raisons suivantes:

- une configuration ou une exiguïté des terrains qui correspondent mal aux exigences actuelles des entreprises industrielles en matière d'implantation;
- des bâtiments anciens, souvent de valeur patrimoniale, qui se prêtent moins aux usages industriels d'aujourd'hui;
- un aménagement général de piètre qualité, souvent jumelé à un voisinage sans transition avec des secteurs résidentiels, qui contribue à générer certaines pressions sur les usages industriels plus nuisibles;
- un accès, que des réseaux de rues étroites et parfois mal reliées aux grandes artères et aux autoroutes rendent difficile aux camions;
- une desserte insuffisante par transport collectif.

La Ville intervient déjà de diverses façons pour consolider la vocation industrielle des secteurs anciens. Plusieurs d'entre eux ont pu bénéficier du Programme de revitalisation des aires industrielles (Praimont) qui facilite le remembrement des terrains et la réfection des infrastructures. Le Programme de coopération industrielle de Montréal (Procim) encourage pour sa part la rénovation ou l'agrandissement de bâtiments industriels. Par le biais de la Société de développement industriel de Montréal (Sodim), la Ville intervient aussi comme promoteur immobilier dans les secteurs industriels anciens. On prévoit de poursuivre ces diverses actions en les ajustant à la stratégie globale de développement économique retenue dans chaque cas particulier. Des études de marché et l'évaluation du potentiel de redéveloppement de secteurs industriels anciens seront élaborées dans certains cas en vue de préciser la stratégie retenue.

On accordera aussi une importance plus grande que par le passé à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine industriel.

Le Plan d'urbanisme prévoit que le zonage confirmera la vocation des secteurs industriels anciens. Le zonage définira aussi les classes d'occupation de façon à ce que ces secteurs puissent accueillir les nouveaux types d'activité industrielle qui se développeront à la faveur de l'évolution de l'économie montréalaise. Le Plan d'urbanisme entend cependant confirmer la vocation première des secteurs industriels et n'y autoriser que les activités administratives et commerciales directement liées aux activités manufacturières. Les plans directeurs d'arrondissement identifient les secteurs industriels qui pourront accueillir une certaine proportion d'autres activités génératrices d'emplois. Une autre exception pourra être faite pour les bâtiments industriels anciens de valeur patrimoniale qui ne correspondent plus aux exigences actuelles des entreprises manufacturières et où l'on pourra aussi autoriser d'autres activités génératrices d'emplois.

On devra s'assurer de l'accessibilité des travailleurs des secteurs industriels en privilégiant la desserte par le transport collectif. Pour faciliter la circulation des camions, le Plan d'urbanisme prévoit que certaines artères municipales ou intermunicipales seront désignées comme voies principales de camionnage (voir l'objectif 40 au chapitre 5). On assurera sur ces voies une circulation fluide et un niveau d'entretien supérieur et on les reliera à chaque secteur industriel par des rues qui seront reconnues voies secondaires de camionnage et feront aussi l'objet de mesures particulières.

On interviendra prioritairement sur les abords du canal de Lachine, notamment dans le Parc d'entreprises du canal. La planification particulière de ce secteur a débouché sur une série de mesures qui sont présentées dans le Plan directeur de l'arrondissement Sud-Ouest et qui portent notamment sur une amélioration de l'accessibilité du secteur.

Les abords de la voie ferrée du Canadien Pacifique dans le Plateau Mont-Royal, à Hochelaga et à Rosemont feront l'objet d'une opération de planification particulière analogue, après l'adoption du Plan d'urbanisme.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

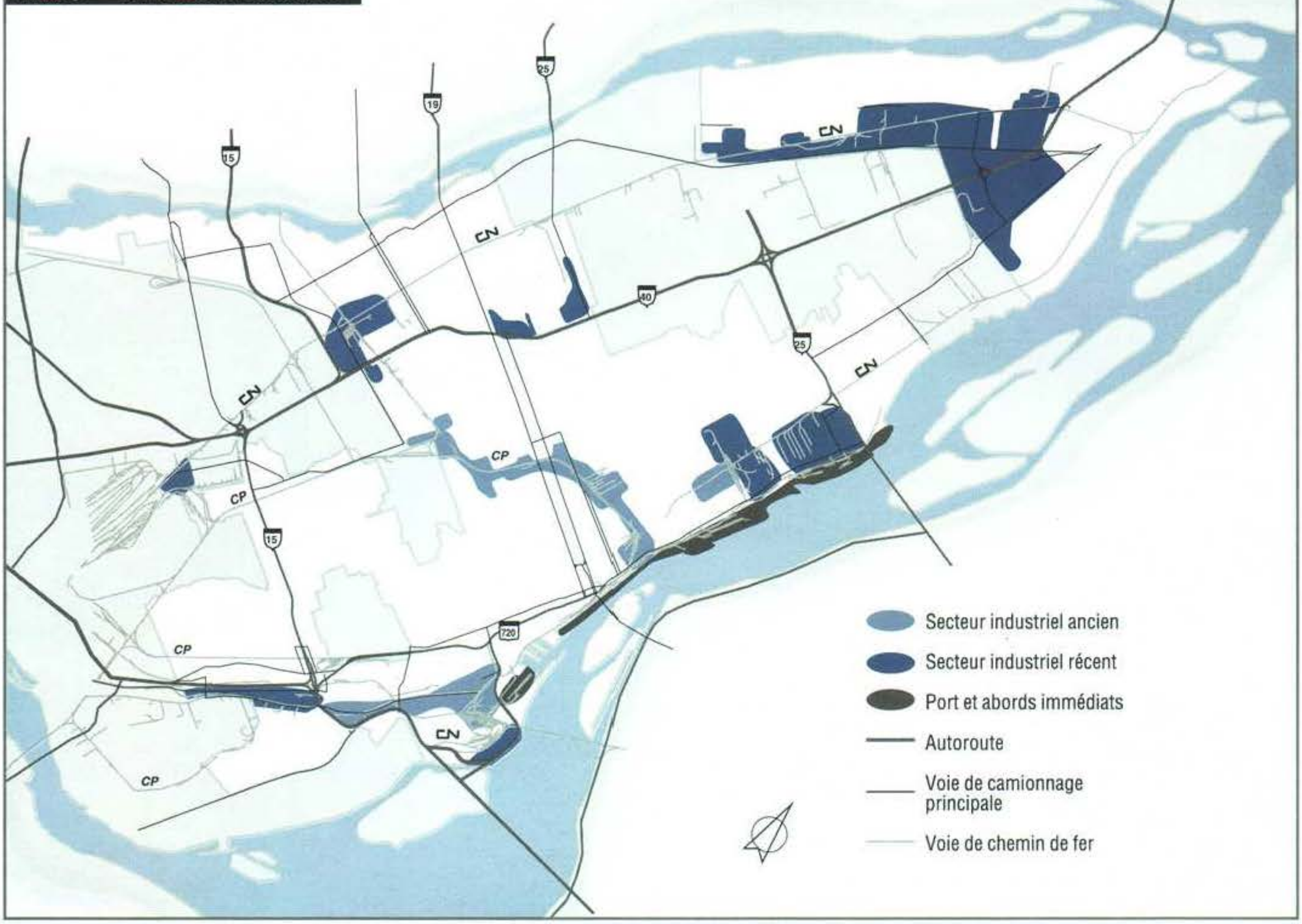
- Favoriser la réfection des infrastructures des secteurs industriels et les rénovations d'immeubles, en intégrant ces actions à une stratégie de développement économique propre à chaque cas et en veillant à la préservation et à la mise en valeur du patrimoine industriel.
- Confirmer par le zonage la vocation première des secteurs industriels anciens, en permettant dans certains cas l'intégration d'autres activités génératrices d'emplois ou la conversion de certains bâtiments industriels anciens de valeur patrimoniale, qui ne correspondent plus aux exigences actuelles des entreprises industrielles.
- Améliorer la desserte des secteurs difficilement accessibles par le transport collectif.
- Améliorer l'accessibilité par camion des secteurs industriels existants (voir le chapitre 5).
- Mettre en oeuvre le Plan des abords du canal de Lachine qui prévoit notamment la construction à court terme d'un pont, pour remplacer le tunnel Wellington, et le développement du Parc d'entreprises du canal.
- Réaliser pour les abords de la voie du CP une opération de planification particulière subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme et préciser les interventions municipales pour chaque tronçon du corridor.
- Évaluer les demandes de morcellement des grands espaces industriels vacants en fonction d'une analyse globale du marché foncier et de l'affectation de ces terrains.

OBJECTIF 12

Soutenir le développement des secteurs industriels récents

La majeure partie des secteurs industriels de la ville de Montréal se sont développés récemment et en fonction de la desserte par camion plutôt que par chemin de fer. La Ville a procédé au fil des ans à l'acquisition de vastes terrains vacants dont elle fait des parcs industriels. Les secteurs industriels récents offrent un potentiel de développement très important et on trouve, par exemple dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles, plus de 300 hectares de terrain vacant susceptible d'accueillir des activités industrielles. Il faut souligner que la Ville de Montréal subit la concurrence d'au-

Plan 9 Les secteurs industriels



Le Plan d'urbanisme prévoit consolider les secteurs industriels anciens, soutenir le développement des secteurs plus récents et favoriser l'efficacité et la compétitivité du port.

tres municipalités dans le développement de ses espaces industriels et que le niveau des taxes et le coût des terrains comptent parmi les facteurs de localisation des entreprises.

Tout comme les secteurs anciens, les secteurs industriels récents verront leur vocation confirmée par le zonage. Celui-ci permettra exclusivement le développement de l'activité industrielle. Certains secteurs pourront toutefois accueillir une certaine proportion d'autres activités génératrices d'emplois.

On devra assurer, comme pour les secteurs anciens, la desserte par le transport collectif des secteurs industriels récents et l'accessibilité par camion pour le transport des marchandises (voir le chapitre 5).

Certains secteurs industriels récents nécessitent une intervention particulière pour développer pleinement leur potentiel. C'est le cas:

- des secteurs industriels de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles, qui offrent de grands terrains non bâtis mais où l'accessibilité pour les camions et par transport collectif ainsi que les infrastructures d'aqueduc et d'égout devront être améliorées;
- du Technoparc, qui possède plusieurs atouts susceptibles d'attirer des entreprises de haute technologie (proximité du Centre des affaires, grande visibilité, accessibilité autoroutière, localisation en bordure du fleuve) mais où la desserte en infrastructures et en espaces verts est à compléter;
- du secteur Ahuntsic (qui comprend la Cité de la mode, le Marché central et les abords de l'autoroute des Laurentides) dont le prolongement de la rue de Louvain jusqu'au boulevard de l'Acadie améliorera l'accessibilité;
- du parc d'entreprises Glen Extension, localisé sur le site d'une ancienne cour de triage à Notre-Dame-de-Grâce et dont les infrastructures doivent être complétées.

Les abords de l'autoroute Métropolitaine constituent un cas particulier. Le Plan d'urbanisme retient l'objectif d'en faire un corridor d'activités économiques comprenant des activités industrielles, de bureau et de commerce. Une opération de planification particulière subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme, permettra de préciser les volontés et les interventions municipales pour chaque tronçon des abords de l'autoroute. On a déjà défini certaines concentrations industrielles: les abords de l'ancienne carrière Miron, une partie du site du Marché central et les secteurs existants situés en bordure de l'autoroute dans Villeray et dans Saint-Michel (voir le chapitre 4 des plans directeurs des arrondissements Ahuntsic/Cartierville et Villeray/Saint-Michel/Parc Extension).

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Confirmer par le zonage la vocation des secteurs industriels récents, en autorisant d'autres activités génératrices d'emplois dans certains secteurs.
- Améliorer la desserte des secteurs difficilement accessibles par le transport collectif.
- Améliorer l'accessibilité par camion des secteurs industriels récents (voir le chapitre 5).
- Soutenir le développement des secteurs industriels de Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles en réalisant notamment:
    - la réfection et l'élargissement du boulevard Henri-Bourassa;
    - les améliorations nécessaires aux réseaux principaux d'aqueduc et d'égout;
    - le prolongement vers le nord de l'autoroute 25, en boulevard urbain, jusqu'au boulevard Perras;
    - l'amélioration de la desserte en transport collectif.
- Favoriser le développement des secteurs suivants:
    - le Technoparc, par la viabilisation du site et la réalisation des espaces publics prévus;
    - le secteur Ahuntsic (comprenant la Cité de la mode, le Marché central et les abords de l'autoroute des Laurentides), en prolongeant la rue Louvain jusqu'au boulevard de l'Acadie;
    - le parc d'entreprises Glen Extension, par la viabilisation du site.
- Faire des abords de l'autoroute Métropolitaine un corridor d'activités économiques et préciser, lors d'une opération de planification particulière subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme, la vocation de chaque tronçon du corridor.

OBJECTIF 13

Accroître l'efficacité et la compétitivité du port de Montréal, en harmonie avec le milieu environnant

Montréal a sur son territoire le plus important port à conteneurs au Canada et le second en importance sur la côte est nord-américaine. Les installations du port de Montréal couvrent une superficie de 142 hectares et s'étendent sur les berges du Saint-Laurent depuis le quai Bickerdike jusqu'à Montréal-Est. Polyvalent, le port comprend cinq grands terminaux à conteneurs, une vingtaine de hangars de transit, deux silos à grain ainsi que des postes à quai pour la manutention des vracs liquides et solides. Le port est desservi par un important

réseau de transport terrestre lui permettant d'acheminer ses marchandises par train et par camion à travers toute l'Amérique du Nord. Sa polyvalence et son efficacité en transport intermodal constituent ses principaux atouts.

L'expansion du port et son accessibilité par le transport de surface sont les principaux enjeux auxquels la Société du port de Montréal et la Ville auront conjointement à faire face au cours des prochaines années. Les installations portuaires occupent présentement la presque totalité des terrains disponibles et une expansion sur de nouveaux espaces pourrait s'avérer nécessaire. La Ville appuiera les efforts de la Société du port de Montréal afin que l'expansion du port se poursuive sur le territoire montréalais, au sud de la rue Notre-Dame, en harmonie avec les secteurs résidentiels avoisinants.

Pour accroître sa compétitivité, le port doit également augmenter l'efficacité du transport terrestre des marchandises qui transitent par ses quais. L'accès aux autoroutes depuis le port devra être amélioré lors de l'aménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain liant l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25. Les liaisons ferroviaires entre les différentes parties du port et les grands réseaux doivent être maintenues.

Il faudra privilégier, par un zonage adéquat, le développement d'industries complémentaires aux activités portuaires sur les terrains situés à proximité du port, au sud de la rue Notre-Dame.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Renforcer, par un zonage approprié, les activités portuaires et les activités industrielles connexes déployées au sud de la rue Notre-Dame.
- Faciliter l'expansion des activités portuaires au sud de la rue Notre-Dame.
- Améliorer l'accès du port au réseau autoroutier lors de l'aménagement de la rue Notre-Dame en boulevard urbain reliant l'autoroute Ville-Marie et l'autoroute 25.
- Maintenir les liens ferroviaires entre les diverses parties du port et les réseaux principaux.

OBJECTIF 14

Intégrer de façon harmonieuse l'activité industrielle au milieu urbain

Par la pollution et la circulation lourde qu'elle génère, l'activité industrielle peut être la source de nombreuses nuisances pour les quartiers environnants. Parfois, odeurs, poussières, fumées et autres nuisances peuvent représenter un handicap sérieux pour le développement d'autres activités, par exemple lorsqu'un établissement polluant est situé à proximité d'un secteur à vocation résidentielle. Le Plan d'urbanisme vise à assurer la quiétude et la sécurité des milieux résidentiels et le développement de l'activité industrielle. Pour concilier ces objectifs, le Plan propose différentes interventions destinées à réduire l'impact environnemental de l'activité industrielle. Certaines des mesures décrites ci-dessous se retrouvent également dans le chapitre 4.3, sous l'objectif visant à diminuer les nuisances des activités urbaines sur l'environnement.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Éviter la cohabitation de l'activité industrielle lourde avec la fonction résidentielle et contrôler l'implantation de l'activité industrielle légère en prévoyant notamment les mesures de mitigation appropriées (murs paysagers, talus, etc.).
- Contrôler les nuisances causées par l'activité industrielle, en prévoyant dans la réglementation les normes applicables à l'émission de poussière, d'odeur, de fumée, de bruit, de vibration et de lumière.
- Éteindre les droits acquis des établissements en situation dérogatoire par rapport à la réglementation, lorsque des risques ou des nuisances majeures le justifient.
- Concentrer sur les voies principales de camionnage, définies dans le plan 20, le transit municipal et intermunicipal de camions.
- Collaborer avec le gouvernement fédéral relativement à la gestion du transport des matières dangereuses.

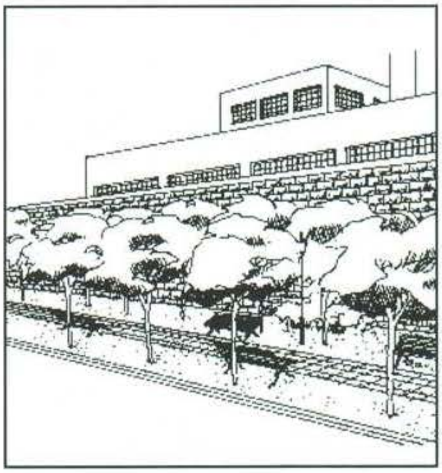


Illustration 1

L'interface industrielle/ résidentielle

L'amélioration de l'interface entre les secteurs résidentiels et industriels peut nécessiter l'aménagement de zones tampons. Dans certains cas, la construction d'un mur et le réaménagement du domaine public (trottoir, bande gazonnée, arbres et mobilier urbain) peuvent permettre une transition harmonieuse.

3.5

L'activité commerciale

L'activité commerciale est un reflet de la vitalité économique d'une ville, même s'il demeure partiel. Le long des rues commerciales, les types de biens et de services offerts, le taux d'occupation des locaux et l'achalandage des commerces témoignent à la fois des fluctuations de l'économie en général et des transformations sociales des quartiers.

Au cours des vingt-cinq dernières années, la croissance des villes de banlieue et la diversification de leur base économique ont modifié profondément les liens entre Montréal et sa périphérie. Montréal, qui assurait en quelque sorte la desserte de l'ensemble de la région en biens et services, a vu la construction d'un grand nombre de centres commerciaux diminuer son importance relative au profit de la banlieue et ce, malgré le développement, au cours des deux dernières décennies, de galeries marchandes dans le centre-ville de Montréal.

En dépit de ce nouveau positionnement régional, Montréal, et particulièrement son centre, demeure le principal pôle commercial de la région. La concentration et la diversité de l'offre, combinées à une excellente accessibilité notamment en transport collectif, confèrent à Montréal un pouvoir d'attraction qui dépasse les limites municipales. D'autre part, la densité de population et d'activités présentes sur le territoire montréalais contribue au développement du commerce.

La contribution du commerce à l'économie de Montréal est majeure. D'après le Recensement des établissements et de l'emploi à Montréal (REEM), on comptait en 1988 près de 21 000 commerces de détail et de services offrant environ 150 000 emplois. La présence d'une diversité d'activités commerciales favorise également le développement d'autres activités, dont le bureau et le tourisme, pour lesquelles elles jouent un rôle de soutien.

La vitalité commerciale dépend en grande partie du pouvoir d'achat des consommateurs, c'est-à-dire celui des résidents, des travailleurs et des entreprises réunis. À l'échelle de la ville, l'organisation spatiale du commerce varie selon la répartition de la demande et la vigueur de l'économie locale. Dans certaines zones, l'activité commerciale est marquée par la faiblesse du marché, dans d'autres, un phénomène de revalorisation économique et sociale de l'environnement urbain a contribué à la mutation et à la revitalisation du commerce. Les interventions sur l'activité commerciale doivent donc tenir compte des différentes réalités et s'adapter à la problématique particulière de chaque quartier et de chaque rue. Dans cette perspective, la Ville appuiera les efforts des regroupements de commerçants visant à accroître la vitalité des artères commerciales.

Le Plan d'urbanisme énonce quatre objectifs en matière d'activité commerciale: soutenir le dynamisme commercial du centre-ville en misant sur le caractère unique de la rue Sainte-Catherine, consolider l'armature commerciale, assurer aux résidents une offre commerciale adéquate de biens et services de base et intégrer de façon harmonieuse l'activité commerciale au tissu résidentiel.

OBJECTIF 15

Soutenir le dynamisme commercial du centre-ville en revitalisant la rue Sainte-Catherine

Par l'éventail de produits et de services qu'il propose, le centre-ville est le plus important pôle commercial de la région. Les quelque 5 000 établissements commerciaux qui s'y trouvent profitent de nombreux avantages liés à leur localisation au coeur de la métropole: une desserte par transport collectif et une accessibilité routière qui facilitent les déplacements depuis divers points de la région, la proximité d'une grande concentration de bureaux, d'équipements culturels et un accès immédiat à un vaste bassin de consommateurs potentiels, formé par plus de 225 000 travailleurs, 100 000 étudiants et 50 000 résidents en plus des touristes.

La forte augmentation du nombre de commerces a sensiblement transformé la structure commerciale du centre-ville au cours de la dernière décennie. L'insertion de nouvelles galeries marchandes dans le tissu commercial a modifié l'activité et, surtout, le caractère du commerce sur rue, particulièrement sur certains tronçons de la rue Sainte-Catherine où

l'on assiste à une mutation de la composition des commerces et à une détérioration de la qualité de l'environnement.

La rue Sainte-Catherine, véritable rue principale du Montréal métropolitain, forme l'épine dorsale du réseau commercial du centre-ville. Lieu public d'échange et de commerce, les activités qui y ont cours génèrent une animation continuelle le jour comme le soir. Pendant la période estivale, la rue Sainte-Catherine est le théâtre d'une fébrilité exceptionnelle, certains tronçons étant temporairement fermés à la circulation automobile pour faciliter la tenue d'événements d'envergure tels que le Festival international de jazz de Montréal.

Du Quartier latin à la rue Atwater, les tronçons qui forment la rue Sainte-Catherine montrent une vocation commerciale différente, des problèmes de circulation variables ou encore une qualité inégale de l'aménagement du domaine public et de l'affichage. Dans certaines parties de la rue, les galeries marchandes construites avec un minimum de relation avec la rue affectent négativement le caractère particulier de la rue Sainte-Catherine en brisant la continuité commerciale sur rue. Considérée comme l'un des principaux attraits du centre-ville, la rue Sainte-Catherine fera l'objet d'une planification particulière subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en oeuvre un plan d'action visant à renforcer le dynamisme commercial de la rue Sainte-Catherine et à améliorer son image, son confort et sa sécurité. Ce plan d'action s'appliquera de la rue Atwater à la rue Saint-Hubert et prévoira des stratégies d'intervention adaptées à chaque tronçon de rue. Les interventions toucheront notamment les aspects suivants:
  - l'entretien et la propreté: compte tenu de son fort achalandage piétonnier, la rue Sainte-Catherine doit faire l'objet d'une attention particulière, surtout en hiver et au printemps alors que l'eau et la neige fondante constituent un obstacle au confort des usagers;
  - l'aménagement: l'éclairage, l'affichage, la signalisation et les autres éléments du mobilier urbain, importants pour le confort et la communication, doivent être revus suivant leur rôle fonctionnel et esthétique;
  - la circulation: la priorité sera accordée à l'amélioration de la circulation piétonne et du transport collectif de surface; dans le premier cas, l'intervention pourra se traduire par un élargissement des trottoirs, un traitement approprié du mobilier urbain et un entretien particulier de la rue; dans le second cas, une desserte plus efficace de la rue par le transport collectif de surface sera étudiée, dont l'implantation possible du tramway;
  - l'animation: l'utilisation du domaine public pour la tenue d'événements culturels ou commerciaux et la présence de marchands ambulants pourraient être utilisées pour maintenir le haut niveau d'animation de la rue Sainte-Catherine;
  - la promotion: le plan d'action établira les éléments clés d'une stratégie de promotion de la rue Sainte-Catherine auprès d'investisseurs commerciaux et des consommateurs;
  - le contrôle de certaines activités: différentes mesures réglementaires pourraient venir encadrer l'implantation et le déroulement d'activités commerciales particulières, telles que celles des établissements exploitant l'érotisme.
- Favoriser les regroupements de commerçants dans le but, notamment, d'évaluer les stratégies proposées par le plan d'action et de faciliter sa mise en oeuvre.
- Renforcer la continuité commerciale sur rue des rez-de-chaussée bordant la rue Sainte-Catherine, y compris les galeries marchandes qui devront assurer la présence, au niveau de la rue, de commerces directement et individuellement accessibles de la rue.
- Autoriser l'occupation commerciale d'autres étages que le rez-de-chaussée.
- Concentrer le développement éventuel de galeries marchandes et de grands magasins dans l'axe de la rue Sainte-Catherine et n'en permettre sur d'autres sites desservis par le métro qu'après évaluation de leur impact sur la rue Sainte-Catherine.

OBJECTIF 16

Consolider la structure commerciale de Montréal

Les artères commerciales remplissent plusieurs rôles. Elles assurent d'abord la desserte des résidents, des travailleurs et des visiteurs, ainsi que celle des entreprises implantées à Montréal. Elles occupent aussi une place importante dans la vie de quartier et contribuent de façon majeure à l'animation urbaine. À Montréal, les artères commerciales qui remplissent le mieux cette double fonction de desserte et d'animation sont celles qui, comme les rues Monk, Saint-Denis et Saint-Hubert, présentent une certaine concentration de commerces en continuité au rez-de-chaussée des bâtiments.

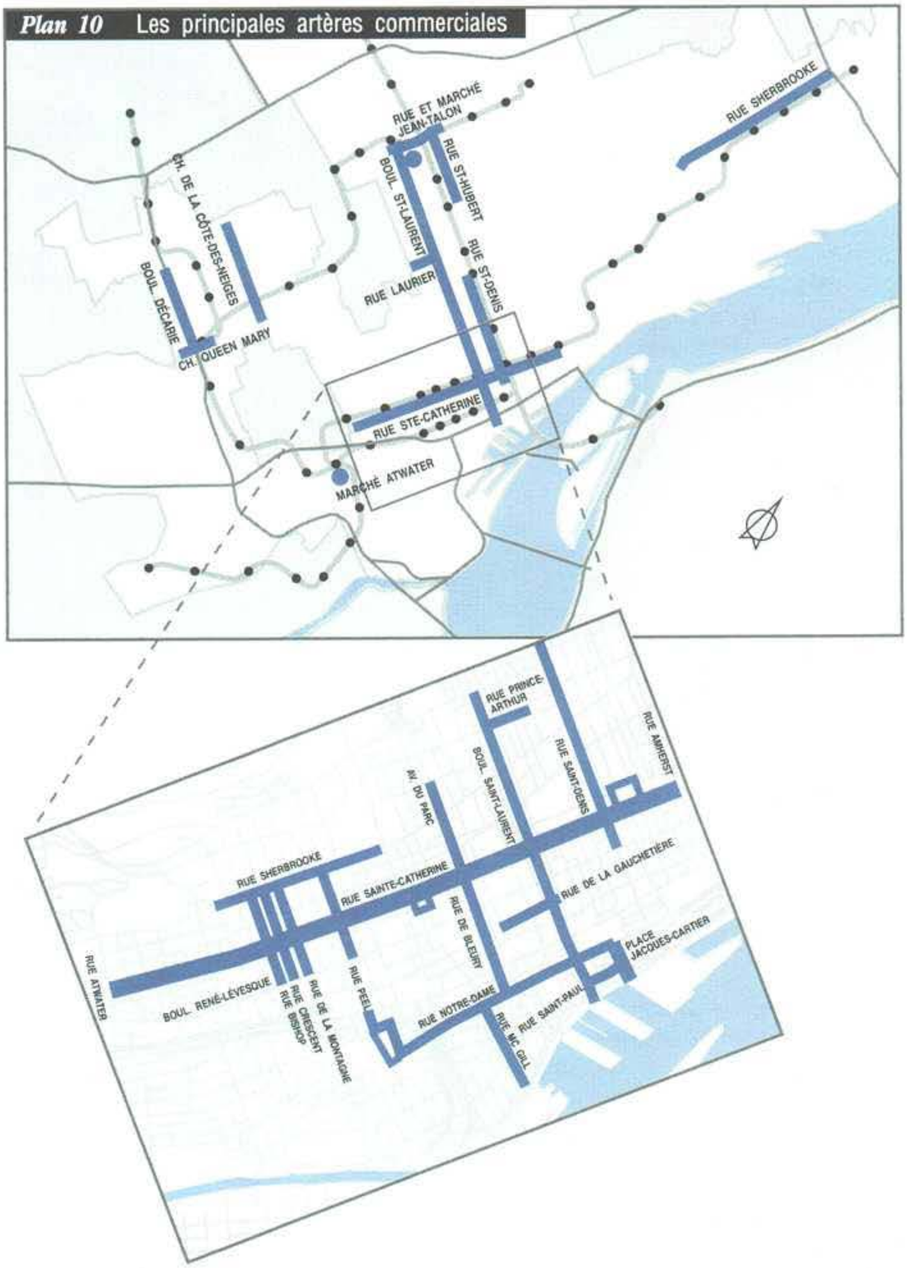
La vitalité de certaines artères commerciales, ou de certains tronçons de rue, souffre parfois d'un taux d'inoccupation relativement élevé ou d'une discontinuité du tissu commercial. Reflétant un certain étalement de la fonction commerciale, cette situation est encouragée par la réglementation actuelle qui autorise l'implantation de commerces sur un grand nombre de rues. L'occupation commerciale des étages, permise sur certaines rues, représente une autre forme d'étalement qui exerce en plus, une pression sur les logements existants et peut rendre difficile la cohabitation entre les activités commerciales et résidentielles.

Autant sous l'angle du rayonnement métropolitain que de la desserte locale, le Plan d'urbanisme entend renforcer la vitalité de l'activité commerciale à Montréal. La Ville a déjà entrepris des actions en ce sens, notamment par la création des Sociétés d'initiative et de développement des artères commerciales (SIDAC) et le réaménagement des principales artères. Pour assurer une certaine vitalité, il importe toutefois d'éviter un étalement de la fonction commerciale qui conduirait, par des discontinuités dans le tissu commercial, à une diminution du dynamisme de certaines artères.

Par les interventions qu'il propose, le Plan cherche à consolider graduellement le réseau d'artères commerciales de Montréal tout en s'assurant que celui-ci réponde aux besoins des Montréalais. Dans cette perspective, la Ville remet en question la vocation commerciale de certaines rues ou de tronçons de rue qui pourront être affectés à d'autres usages. Les établissements commerciaux existant sur ces rues bénéficieront de droits acquis et leur remplacement se fera aussi graduellement. Toutefois, dans certaines parties du territoire mal desservies en commerces, de nouvelles rues pourront être désignées à des fins commerciales. La révision annoncée s'étendra également à l'occupation commerciale des étages.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Confirmer dans leur vocation actuelle les artères et tronçons d'artères commerciales caractérisés par une forte continuité commerciale.
- Réviser la réglementation de façon à éviter l'étalement des activités commerciales le long des rues où:
  - les commerces sont dispersés;
  - l'habitation est nettement dominante au rez-de-chaussée;
  - l'activité commerciale décline sérieusement;
  - l'activité commerciale est incompatible avec le milieu.
- Restreindre l'occupation commerciale des étages supérieurs des bâtiments, notamment sur les rues commerciales où la fonction résidentielle est importante.



Le Plan d'urbanisme confirme la vocation des principales artères commerciales et des deux grands marchés publics. D'autres rues commerciales sont identifiées dans les plans directeurs d'arrondissement afin, notamment, d'assurer une desserte adéquate des secteurs résidentiels en biens et services de base.

OBJECTIF 17

Assurer une desserte commerciale adéquate en biens et services de base pour les résidents

La qualité d'un milieu résidentiel repose en partie sur la proximité d'établissements fournissant les biens et les services de base essentiels à la vie quotidienne des résidents d'un quartier (épicerie, pharmacie, salon de coiffure, buanderie, etc.). Dans plusieurs quartiers montréalais, les artères commerciales offrant ces services accueillent aussi des équipements communautaires qui en font des lieux d'échange, de communication, de divertissement et, dans certains cas, une véritable «rue commerciale de quartier».

La fonction résidentielle, lorsqu'elle fait partie intégrante de ces rues commerciales, ajoute à leur diversité et à leur animation et doit être protégée aux étages supérieurs des immeubles.

De façon générale, les quartiers de Montréal sont riches en artères commerciales, en marchés publics ou en petits commerces de voisinage implantés dans le tissu résidentiel. Dans la mesure où la cohabitation entre les activités commerciales et résidentielles s'effectue de façon satisfaisante, cette situation doit être renforcée.

Dans certains quartiers cependant, la desserte locale demeure un objectif à atteindre, l'offre actuelle étant insuffisante en nombre ou inadéquate quant au type de commerces présents. Dans ce cas, il importe d'assurer la desserte des résidents en confirmant les commerces existants et en prévoyant dans la réglementation des dispositions permettant à ce type de commerces de s'implanter dans les quartiers déficients. On devra prendre des dispositions comparables lors du développement de nouveaux secteurs résidentiels, notamment dans les arrondissements Ville-Marie et Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Confirmer par le zonage la présence des commerces de voisinage implantés à l'intérieur du tissu résidentiel, sur les têtes d'îlots ou sur de courts segments de rue.
- Protéger les segments de commerces locaux sur les rues commerciales en confirmant par la réglementation la vocation exclusivement locale de ces zones.
- Créer, par les mesures réglementaires appropriées, des zones de commerce local dans les secteurs mal desservis.
- Prévoir, avant le développement de nouveaux secteurs résidentiels, les mesures réglementaires favorisant l'implantation de commerces de desserte locale.
- Favoriser l'animation et l'achalandage des rues commerciales de quartier, notamment en encourageant l'établissement d'équipements de nature communautaire et en appuyant la tenue d'événements spéciaux.

OBJECTIF 18

Assurer l'intégration harmonieuse de l'activité commerciale aux milieux résidentiels

Tant par les services qu'elle offre que par l'animation qu'elle génère, l'activité commerciale dans les quartiers représente une dimension essentielle de la qualité d'un milieu de vie.

Malgré cet apport, la cohabitation de la fonction résidentielle et de certains usages commerciaux peut être source de nuisances pour les résidents qui souffrent, à divers degrés, de problèmes de circulation et de stationnement, de bruit, d'odeurs, etc. Certains établissements ouverts le soir et pendant la fin de semaine, tels les bars et les restaurants, peuvent également être, par leur achalandage important, une source d'inconfort pour les résidents voisins.

L'intensité de l'activité commerciale sur certaines artères rend parfois difficile la cohabitation avec la fonction résidentielle. Elle peut se manifester par une présence importante de commerces aux étages supérieurs, par un achalandage très élevé des commerces, ou par une circulation importante et des problèmes de stationnement. D'autre part, la présence dans le tissu résidentiel de commerces d'insertion difficile, opérant des activités semi-industrielles ou lourdes, doit être réglementée en fonction des nuisances générées.

Montréal compte de nombreuses artères commerciales, d'intensité variable. Certaines rues accueillent des commerces et des services qui s'adressent surtout à un large bassin de population tandis que d'autres, au caractère plus local, s'orientent principalement vers la desserte des secteurs résidentiels voisins.

Les artères ayant une activité commerciale plus intense sont relativement peu nombreuses. Il y a bien sûr le Centre des affaires, caractérisé par le tronçon central de la rue Sainte-Catherine et les galeries marchandes qui desservent les travailleurs du Centre et la population montréalaise en général. D'autres artères ont un dynamisme comparable, même si leurs activités sont de moindre intensité et s'adressent aussi à une clientèle locale. Pensons à certains tronçons des rues Saint-Denis, Saint-Hubert, Jean-Talon et Sherbrooke, aux boulevards Saint-Laurent et Décarie ainsi qu'aux chemins de la Côte-des-

Neiges et Queen-Mary. C'est le cas également des deux principaux marchés publics, Jean-Talon et Atwater.

Les artères commerciales dont la vocation première est de desservir la population locale se caractérisent par une intensité généralement inférieure. Les commerces ne sont localisés qu'au rez-de-chaussée et les étages supérieurs sont, dans la plupart des cas, occupés par des logements abordables. Même si la cohabitation des activités commerciales et résidentielles sur ces artères est harmonieuse, certains problèmes d'intégration doivent être réglés.

L'intégration des activités commerciales au milieu urbain peut être contrôlée en partie par voie réglementaire. Ainsi, divers types de problèmes d'implantation sur le plan environnemental, architectural et fonctionnel seront considérés dans la révision de la réglementation de zonage. Toutefois, dans une ville comme Montréal et plus spécifiquement dans les quartiers centraux, il est impossible à la fois de bénéficier de l'ensemble des services et des agréments qui contribuent à la qualité de la vie urbaine et d'exclure toutes les nuisances touchant la vie résidentielle.

Le Plan d'urbanisme vise à intégrer les activités commerciales au tissu résidentiel tout en contrôlant leur intensité. Certaines artères sont ainsi désignées pour accueillir une activité commerciale plus intense. Sur ces artères, les bureaux ainsi que certains types de commerces seront permis aux étages supérieurs. En contrepartie, d'autres rues au caractère plus local sont destinées à regrouper des commerces et des logements. En l'occurrence, les interventions de la Ville viseront d'abord à protéger la fonction résidentielle et à limiter les nuisances générées par les commerces voisins.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Contrôler l'intensité des activités commerciales en précisant l'affectation des artères commerciales sur la base des deux catégories suivantes:
    - une première catégorie, commerce, réservée aux artères commerciales caractérisées par une forte intensité et permettant l'implantation de certains types de commerces et de services aux étages supérieurs;
    - une seconde catégorie, commerce/habitation, visant davantage à répondre aux besoins locaux et à préserver les logements implantés aux étages supérieurs des bâtiments.
- Confirmer la vocation des principales artères commerciales illustrées au plan 10.
- Confirmer par le zonage le caractère résidentiel homogène des rues vouées à l'habitation et n'y permettre, sous réserve du caractère de chaque secteur, que le commerce de voisinage.
- Réviser la réglementation afin de contingenter certains types d'activités, notamment les établissements de divertissement et de restauration, selon la nature du milieu d'insertion. Cette mesure pourra se traduire par l'établissement de superficies de plancher maximales et de distances minimales entre des établissements de même nature.
- Définir des critères d'implantation pour certains types de commerces, tels les bars, les restaurants et les postes d'essence, afin de mieux contrôler des nuisances éventuelles.
- Réviser les droits acquis des commerces en situation dérogatoire par rapport à la réglementation de zonage. Cette révision pourra mener, par exemple, à un assouplissement des conditions d'opération dans le cas d'activités émettant peu de nuisances et à une restriction de ces conditions, voire une extinction des droits acquis, dans le cas d'activités fortement perturbantes.
- Contrôler les heures de livraison de marchandises aux commerces.

3.6

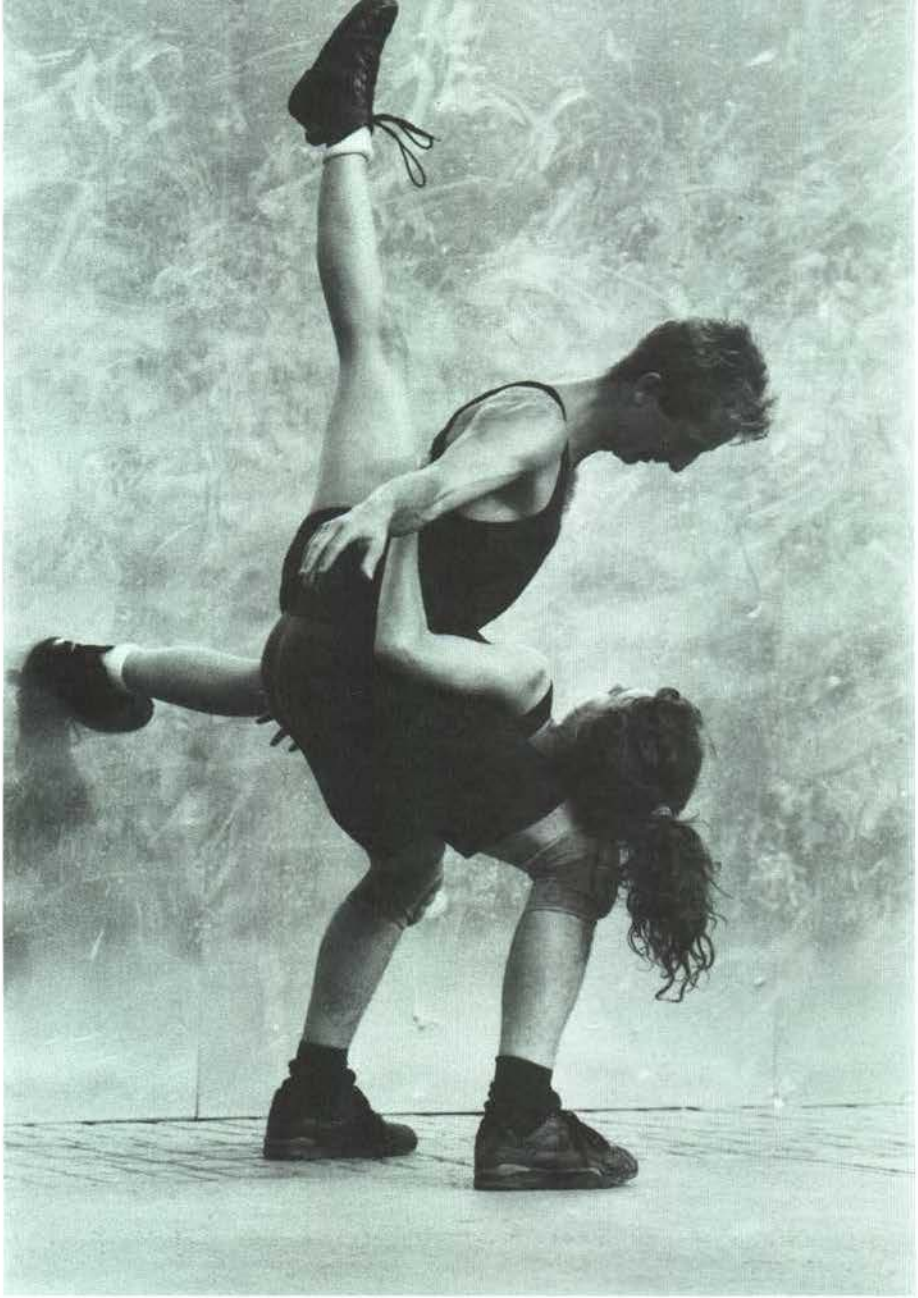
L'activité culturelle

En matière de développement culturel, la Ville se donne une triple mission: répondre aux besoins de la population montréalaise, renforcer le rôle régional de Montréal au plan culturel en tant que ville centrale d'une agglomération urbaine importante et confirmer le rôle de Montréal en tant que métropole culturelle du Québec dans son rayonnement au plan national et international.

Comme métropole culturelle, Montréal joue un rôle prépondérant dans la diffusion de la culture au Québec. On y trouve la majorité des entreprises d'édition et la presque totalité des entreprises de production et de distribution du disque et du cinéma. Une très grande partie des compagnies professionnelles de danse du Québec sont montréalaises et la majorité des productions et des représentations de théâtre québécoises y ont lieu. Enfin, les plus importantes têtes de réseaux de la télévision et de la radio y sont concentrées.

Montréal dispose également d'équipements diversifiés, destinés à la diffusion culturelle et scientifique auprès de sa population. Le réseau formé par les maisons de la culture et les bibliothèques municipales assure aux Montréalais l'accès à des activités variées. Le Jardin botanique, l'Insectarium et le Biodôme jouent un rôle semblable, tout en s'adressant à un bassin plus large d'usagers.

L'activité culturelle constitue un élément dynamique de l'économie montréalaise. Elle génère plusieurs dizaines de milliers d'emplois directs et indirects et son incidence, notamment au niveau touristique, s'avère extrêmement importante pour l'économie de l'ensemble de la région. L'importante concentration, à Montréal, d'activités et d'équipements culturels de tous niveaux est de plus un facteur de localisation



hautement considéré lors de l'implantation d'un siège social ou d'une entreprise au centre-ville.

L'activité culturelle a un impact urbanistique, d'abord sur la localisation des lieux de production et de diffusion, ensuite sur l'aménagement des secteurs où se concentrent des activités et des équipements culturels. Les objectifs énoncés dans le Plan d'urbanisme visent donc à consolider et à développer les équipements culturels, à améliorer leur visibilité et à favoriser l'implantation de lieux de production.

OBJECTIF 19

Consolider et développer la gamme des grands équipements culturels

Pour renforcer sa vitalité et son rayonnement en tant que métropole culturelle, Montréal a besoin de grands équipements. En effet, malgré le nombre et la diversité des équipements qu'il compte, le réseau des équipements montréalais est incomplet et certaines de ses composantes sont vétustes. On note principalement des carences dans les secteurs des arts d'interprétation et des sciences et des techniques, et certains grands équipements doivent être rénovés.

Les dernières années ont permis un rattrapage substantiel, avec notamment l'implantation et l'agrandissement de plusieurs grands équipements. Le Musée des beaux-arts s'est doté d'un nouveau pavillon, le Musée d'art contemporain s'est relocalisé dans un secteur à vocation culturelle plus accessible, l'Insectarium et le Biodôme ont contribué à consolider la vocation scientifique du Jardin botanique, le Musée McCord s'est agrandi et le Centre canadien d'architecture s'est ajouté aux équipements de rayonnement international.

D'autres projets développeront le réseau des équipements de diffusion comme le centre de veille et d'éveil à l'environnement aménagé sur l'île Sainte-Hélène, à l'intérieur de la Biosphère. La rénovation du Monument national et l'implantation du Musée de l'humour contribuent également à élargir la gamme des équipements de diffusion situés dans l'arrondissement Ville-Marie.

La Ville entend continuer, dans la mesure de ses pouvoirs et de ses budgets, à appuyer les démarches de l'ensemble des intervenants publics et privés impliqués dans le développement des infrastructures culturelles de la métropole. Montréal intervient déjà dans des projets de rénovation afin que certains équipements répondent aux normes de sécurité en vigueur. Elle peut aussi agir par la réglementation pour faciliter l'implantation de tels équipements.

Les principaux projets de construction ou de rénovation d'équipements culturels depuis 1989

Projet	Achèvement
Centre canadien d'architecture	1989
Théâtre de la Licorne	1989
Insectarium	1990
Place des Arts - salle Wilfrid-Pelletier	1990
Théâtre du Rideau Vert	1990
Agora de la danse	1991
Musée des beaux-arts - pavillon Jean-Noël Desmarais	1991
Théâtre d'Aujourd'hui	1991
Centre d'archéologie et d'histoire de Montréal	1992
Musée McCord	1992
Musée d'art contemporain	1992
Biodôme	1992
Musée de l'Hôtel-Dieu	1992
Maison des écrivains	1992
Musée de l'humour	1993
Monument national	1993
Centre de veille et d'éveil à l'environnement (Biosphère)	1993

Les concentrations d'activités et d'équipements culturels

La majorité des quelque 500 équipements culturels implantés sur le territoire montréalais se trouvent dans les sept concentrations figurant au plan 11. Ces regroupements confèrent un dynamisme particulier aux secteurs qui les accueillent, dynamisme qui peut être renforcé par la présence d'activités commerciales connexes (galeries d'art, cafés, librairies, etc.) ou par l'utilisation occasionnelle du domaine public pour la tenue d'événements majeurs, tels le Festival international de jazz ou le festival Juste pour rire.

Quatre concentrations d'activités et d'équipements culturels sont localisées dans l'arrondissement Ville-Marie, qui réunit près de 60% des équipements implantés à Montréal. Le nombre et la diversité des équipements et des activités qu'il accueille fait de l'arrondissement Ville-Marie un centre de diffusion culturelle dont le rayonnement atteint à la fois une envergure nationale et internationale. Ce caractère unique lui confère le rôle primordial de tremplin des productions québécoises d'excellence vers l'étranger et de zone d'accueil des productions étrangères. De ce fait, il engendre les échanges nécessaires au développement culturel du Québec.

La plus importante concentration de l'arrondissement Ville-Marie, le secteur de la Place des Arts, est dédiée principalement aux arts de la scène et aux arts visuels. La seconde se déploie dans l'axe de la rue Sherbrooke Ouest, où l'on trouve les Musées des beaux-arts et McCord ainsi que des galeries d'art. La troisième concentration, celle du Quartier latin, regroupe des cinémas et des salles de spectacles, des librairies, la Bibliothèque nationale, la Cinémathèque québécoise et l'UQAM. La dernière concentration de l'arrondissement Ville-Marie englobe le Vieux-Montréal, le Vieux-Port et les îles, où se situent entre autres des musées et des équipements liés à l'art visuel et au design. La Ville a aussi été impliquée dans la construction du Centre d'archéologie et d'histoire de Montréal et rénovera bientôt le Marché Bonsecours à des fins culturelles entre autres.

Deux autres concentrations prennent place dans l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-Sud. L'une se profile dans l'axe de la rue Saint-Denis et du boulevard Saint-Laurent, entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal, et regroupe des entreprises et des organismes qui se consacrent au design, aux arts visuels et aux arts de la scène. L'autre, souvent appelée la Cité des ondes et localisée aux abords du pont Jacques-Cartier, compte surtout des équipements pour la production audio-visuelle, principalement la télévision, la radio et le cinéma.

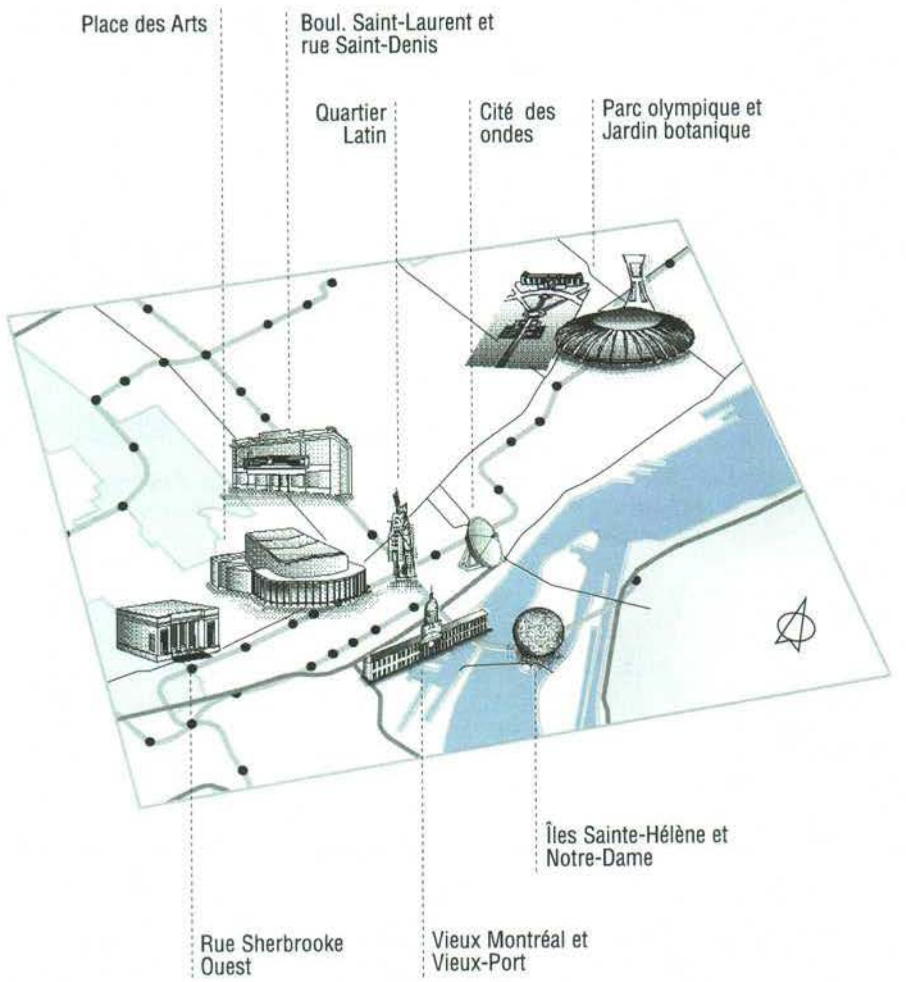
Enfin, la dernière concentration est constituée du Jardin botanique, de l'Insectarium et du Biodôme. Ensemble, ces équipements forment un pôle majeur de diffusion des connaissances scientifiques en matière d'environnement.

Le paysage culturel de Montréal est façonné en grande partie par ces concentrations que le Plan d'urbanisme propose de consolider. La Ville pourra, par exemple, les privilégier pour l'implantation de nouveaux équipements ou l'utilisation du domaine public dans le cadre de manifestations culturelles. Une attention particulière sera portée à l'image de ces secteurs qui constituent un attrait touristique important. Cela pourra se traduire par un aménagement et une signalisation distinctifs soulignant la concentration, dans le secteur, d'activités et d'équipements culturels.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Favoriser l'implantation de grands équipements sur le territoire de l'arrondissement Ville-Marie, principalement dans les secteurs des arts d'interprétation, des arts visuels et de la muséologie, et en particulier:
  - un équipement de diffusion muséologique majeur consacré aux sciences et aux techniques;
  - une salle de concert destinée à l'Orchestre symphonique de Montréal;
  - un équipement de diffusion muséologique majeur consacré aux images en mouvement.
- Encourager l'intégration d'équipements culturels dans des projets immobiliers de l'arrondissement Ville-Marie, en excluant du calcul de la densité le volume occupé par un équipement culturel.
- Favoriser la rénovation et l'implantation de nouveaux équipements de petite et de moyenne taille, dont deux équipements orientés vers l'enfance et la jeunesse:
  - un lieu permanent pour la Maison québécoise du théâtre pour l'enfance et la jeunesse;
  - un équipement destiné à la diffusion culturelle et scientifique.
- Développer la vocation culturelle de l'arrondissement Plateau Mont-Royal/Centre-Sud en autorisant, par la réglementation de zonage, le développement des télécommunications et de la production audio-visuelle, notamment dans la Cité des ondes.
- Construire une nouvelle bibliothèque centrale.
- Mettre en valeur une partie du patrimoine immobilier municipal à des fins culturelles, par exemple le Marché Bonsecours et la gare Jean-Talon.
- Appuyer la consolidation et le développement du réseau d'équipements culturels par diverses mesures, dont le financement d'études de faisabilité.
- Favoriser l'atteinte des objectifs de la Ville grâce au partenariat avec le secteur privé et les gouvernements provincial et fédéral.

Plan 11 **Les principales concentrations d'équipements culturels**



La majorité des équipements culturels implantés à Montréal se trouvent dans sept concentrations, que le Plan d' urbanisme propose de consolider. L'implantation de nouveaux équipements y sera ainsi privilégiée. L'utilisation du domaine public sera aussi facilitée dans ces secteurs pour la tenue de manifestations culturelles.

OBJECTIF 20

Consolider le réseau d'équipements culturels de quartier

La présence d'équipements assurant la diffusion de la culture dans les quartiers est un élément important de la qualité des milieux résidentiels. À Montréal, les maisons de la culture et les bibliothèques, principaux équipements culturels municipaux dans les quartiers, remplissent cette fonction et participent au dynamisme des milieux de vie. En outre, les maisons de la culture constituent un débouché et un accès auprès du grand public pour les artistes, les entreprises, les institutions culturelles et les organismes de loisirs éducatifs et culturels. Montréal compte douze maisons de la culture, vingt-trois bibliothèques locales et la Bibliothèque centrale.

Certaines carences affectent le réseau des équipements municipaux et doivent donc être comblées. D'abord, les quartiers Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Ahuntsic et Rosemont ne disposent pas de lieu fixe et permanent pour diffuser les programmes offerts par les maisons de la culture. Le fait que certaines maisons de la culture n'aient pas d'installations propres pour leurs activités peut apparaître problématique dans certains arrondissements alors que dans d'autres, Rosemont notamment, le concept de maison de la culture «éclatée» permet de multiplier les lieux de diffusion et de profiter d'équipements existants. On fait alors appel aux centres communautaires ou aux salles de spectacles en milieu scolaire. Le type d'équipements nécessaire aux maisons de la culture doit donc être évalué en fonction des besoins des différents quartiers de Montréal.

L'offre d'activités culturelles doit aussi être améliorée dans d'autres secteurs déficients, en priorité dans l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc Extension où, plus particulièrement, il faut prévoir une bibliothèque, notamment pour les jeunes, dans le quartier Parc Extension.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Consolider le réseau d'équipements culturels de quartier en offrant ou en améliorant les services d'une maison de la culture dans les quartiers Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Ahuntsic, Rosemont et dans l'arrondissement Villeray/Saint-Michel/Parc Extension.

OBJECTIF 21

Améliorer la visibilité des activités et des équipements culturels

La qualité du paysage culturel montréalais, notamment dans les concentrations d'équipements, dépend beaucoup de la visibilité des équipements, de leur accessibilité et de l'aménagement du domaine public. Les lieux bien aménagés et adéquatement signalisés sont plus accessibles à la clientèle et plus agréables à fréquenter. L'affichage des manifestations culturelles, qui permet une large information, peut par ailleurs en favoriser la fréquentation.

La visibilité des équipements culturels est parfois déficiente à Montréal. Certains lieux n'ont pas d'identité exclusive ou sont localisés de façon anonyme dans des bâtiments multifonctionnels. Dans d'autres cas, une signalisation inadéquate nuit à l'accessibilité des équipements et des activités.

La qualité générale de l'environnement d'une concentration d'activités et d'équipements culturels peut également avoir un impact sur la vitalité du secteur. Le secteur de la Place des arts par exemple, lieu culturel symbolique de Montréal, connaît certaines lacunes dans son aménagement. Entre autres, l'interaction de la Place des arts avec ses environs, principalement la rue, pose problème. La présence de terrains vacants ajoute à la déstructuration du secteur, quoique la construction récente du Musée d'art contemporain soit venue en consolider une partie.

Diverses interventions de la Ville contribueront à améliorer la visibilité des activités et des équipements culturels. Parmi elles, notons une nouvelle signalisation destinée aux principales concentrations d'attraits touristiques et des aménagements facilitant la tenue de grands événements. Déjà, dans le cadre du réaménagement de la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, un amphithéâtre naturel pouvant accueillir plus de 70 000 personnes a été aménagé. La Ville poursuivra, par ailleurs, ses efforts pour accroître le nombre d'œuvres d'art implantées sur le domaine public.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Implanter une signalisation adéquate des équipements culturels et contrôler l'affichage des activités.
- Aménager le domaine public de façon à souligner le caractère particulier des concentrations d'équipements culturels. Pour ce faire, la Ville interviendra, notamment, en matière:
    - d'accueil de grands événements et de festivals, en facilitant l'utilisation de la rue et des lieux publics;
    - d'art public et de mobilier urbain;
    - de signalisation et d'affichage.
- Implanter de nouvelles oeuvres d'art sur le domaine public, notamment lors de l'aménagement de nouveaux lieux publics, et restaurer les oeuvres existantes. La Ville encouragera le partenariat avec le secteur privé pour la réalisation de ces projets.
- Encourager le secteur privé à restaurer et mettre en valeur ses propres oeuvres d'art et à implanter de nouvelles oeuvres sur ses propriétés.

OBJECTIF 22

Favoriser l'implantation de lieux de production culturelle

Pour développer la spécificité culturelle de Montréal, il est essentiel de favoriser la production d'activités et d'événements culturels. À Montréal, les principaux problèmes sont le manque de lieux de répétition pour la danse et le théâtre, et l'implantation d'ateliers d'artistes dans des secteurs résidentiels ou industriels en dérogation à la réglementation de zonage.

Il y a différents types d'équipements et de lieux de production. On compte notamment les studios de télévision et de cinéma, les ateliers de photographie, de peinture et de sculpture ainsi que les espaces de répétition pour les arts d'interprétation. Les nuisances associées à ces usages sont différentes d'une activité à l'autre. Certains s'accommodent d'une proximité des fonctions résidentielles, industrielles ou autres; pour d'autres, la cohabitation est difficile.

La réglementation de zonage devra préciser les types d'activités de production compatibles avec les autres usages. Certaines concentrations d'ateliers et de lieux de production implantés dans des zones industrielles comme les abords du boulevard Saint-Laurent et du canal de Lachine, et ayant permis le recyclage de bâtiments industriels vacants, pourront ainsi être confirmées. De plus, on permettra la cohabitation d'activités de production culturelle et de certaines activités industrielles ou de bureau sous certaines conditions de compatibilité.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Inclure certaines activités de production culturelle dans les occupations autorisées par la réglementation dans certaines zones industrielles, tels des secteurs aux abords du canal de Lachine, le secteur Masson - de Lorimier (près de la voie du CP) et la Cité des ondes.
- Autoriser certaines activités de production culturelle dans des bâtiments industriels de valeur patrimoniale ne répondant plus aux besoins de l'activité industrielle.
- Poursuivre la politique d'accueil et d'assistance aux tournages et poursuivre la promotion de Montréal comme lieu de tournage auprès des producteurs locaux et étrangers.

3.7 L'activité touristique

Plus de 6 millions de touristes viennent annuellement à Montréal, ce qui génère des milliers d'emplois dans la région métropolitaine. Le tourisme est une activité économique importante qu'un plan d'urbanisme ne peut ignorer. Le Plan peut avoir un impact positif sur le développement du tourisme en permettant, à terme, d'améliorer la qualité de l'aménagement de la ville et en favorisant le développement d'autres activités qui, elles-mêmes, génèrent des voyages touristiques.

Comme dans les autres grandes villes, la vitalité du tourisme à Montréal est intimement liée à son rôle de métropole économique et culturelle. Une grande part des visiteurs viennent à Montréal pour des raisons d'affaires ou pour participer à des congrès. La présence à Montréal d'un certain nombre d'organismes internationaux contribue au développement du tourisme d'affaires. Les grandes manifestations sportives ou culturelles, comme le Grand Prix du Canada ou le Festival international de jazz, de même que les événements tenus au Stade olympique et au Forum attirent également un nombre important de visiteurs.

La curiosité à l'égard d'une ville à la fois francophone, bilingue et cosmopolite ainsi que la qualité générale de la vie urbaine montréalaise (équipements culturels, festivals, événements sportifs, rues commerciales, restaurants, vie nocturne, parcs, patrimoine bâti) attirent des visiteurs étrangers et retiennent plus longtemps ceux qui sont venus pour des raisons précises. La qualité de l'hébergement et de l'accueil comptent également pour beaucoup dans la satisfaction des visiteurs et la réputation de Montréal.

OBJECTIF 23

Développer les attraits touristiques de Montréal

Pour obtenir une augmentation du nombre de visiteurs et de la durée de leurs séjours, le Plan d'urbanisme vise à développer les attraits touristiques de Montréal. Ceux-ci profitent en premier lieu à la population montréalaise, situation qui doit se perpétuer. Par les mesures touchant l'amélioration de l'aménagement urbain et le développement de diverses activités, notamment culturelles et commerciales, le Plan contribue à la croissance de la vitalité du tourisme à Montréal.

Par ailleurs, le territoire montréalais comprend des lieux d'intérêt touristique que la Ville entend promouvoir et développer (voir le plan 12). Ces lieux sont les suivants:

- le Vieux-Montréal et le Vieux-Port : il est prévu d'y poursuivre l'action municipale visant à accroître les points d'intérêt et la qualité générale de l'aménagement;
- le Centre des affaires et la rue Sainte-Catherine : la Ville entend appuyer la croissance du Centre des affaires, l'implantation d'un centre de conférences internationales et d'un centre d'expositions de grande envergure de même que l'agrandissement du Palais des congrès; diverses actions viseront à renforcer la rue Sainte-Catherine dans son rôle de rue commerciale métropolitaine de Montréal;
- les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame : l'aménagement du Parc des îles permettra d'accroître l'intérêt du plus grand parc de Montréal en y améliorant la qualité des espaces verts et en y aménageant de nouvelles installations comme le «Centre de veille et d'éveil à l'environnement» (qui s'établira dans la Biosphère) (voir le chapitre 4.2);
- le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph : la mise en oeuvre du Plan de mise en valeur du mont Royal facilitera la fréquentation de l'ensemble de la montagne (voir le chapitre 4.2);
- le Parc olympique et le Jardin botanique : des mesures comme l'aménagement du Jardin chinois, de l'Insectarium et du Biodôme qui ont permis d'accroître l'intérêt du secteur se poursuivront dans les années à venir.

Enfin, le Plan d'urbanisme prévoit le développement d'activités touristiques fondées sur l'originalité et le patrimoine de certains quartiers bien typés: les abords du canal de Lachine, le quartier Maisonneuve, le Sault-au-Récollet, le Plateau Mont-Royal et le boulevard Saint-Laurent.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Continuer de mettre en valeur les caractéristiques de Montréal qui contribuent à son attrait touristique, par exemple:
  - en améliorant de façon générale la qualité du milieu urbain;
  - en protégeant et en mettant en valeur le patrimoine architectural;
  - en favorisant la tenue de grands événements culturels ou sportifs, y compris dans les rues de Montréal.
- Soutenir la création de nouveaux attraits touristiques, notamment d'équipements culturels et d'événements de grande envergure.
- Promouvoir et développer les lieux d'intérêt touristique suivants:
  - le Vieux-Montréal et le Vieux-Port;
  - la rue Sainte-Catherine et le Centre des affaires;
  - les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame;
  - le mont Royal et l'Oratoire Saint-Joseph;
  - le complexe Parc olympique/Jardin botanique.
- Promouvoir la découverte touristique de certains quartiers typés comme les abords du canal de Lachine, le quartier Maisonneuve, le Sault-au-Récollet, le Plateau Mont-Royal et le boulevard Saint-Laurent.

OBJECTIF 24

Favoriser l'amélioration des infrastructures d'accueil touristique

La qualité d'un séjour touristique est largement fonction de la qualité de l'accueil et de l'hébergement. À Montréal, la signalisation et l'information générale destinées aux touristes sont en voie d'amélioration. Il s'agit, entre autres choses, de faciliter l'accès aux points d'intérêt touristique, que ce soit à pied, par le transport collectif ou en automobile.

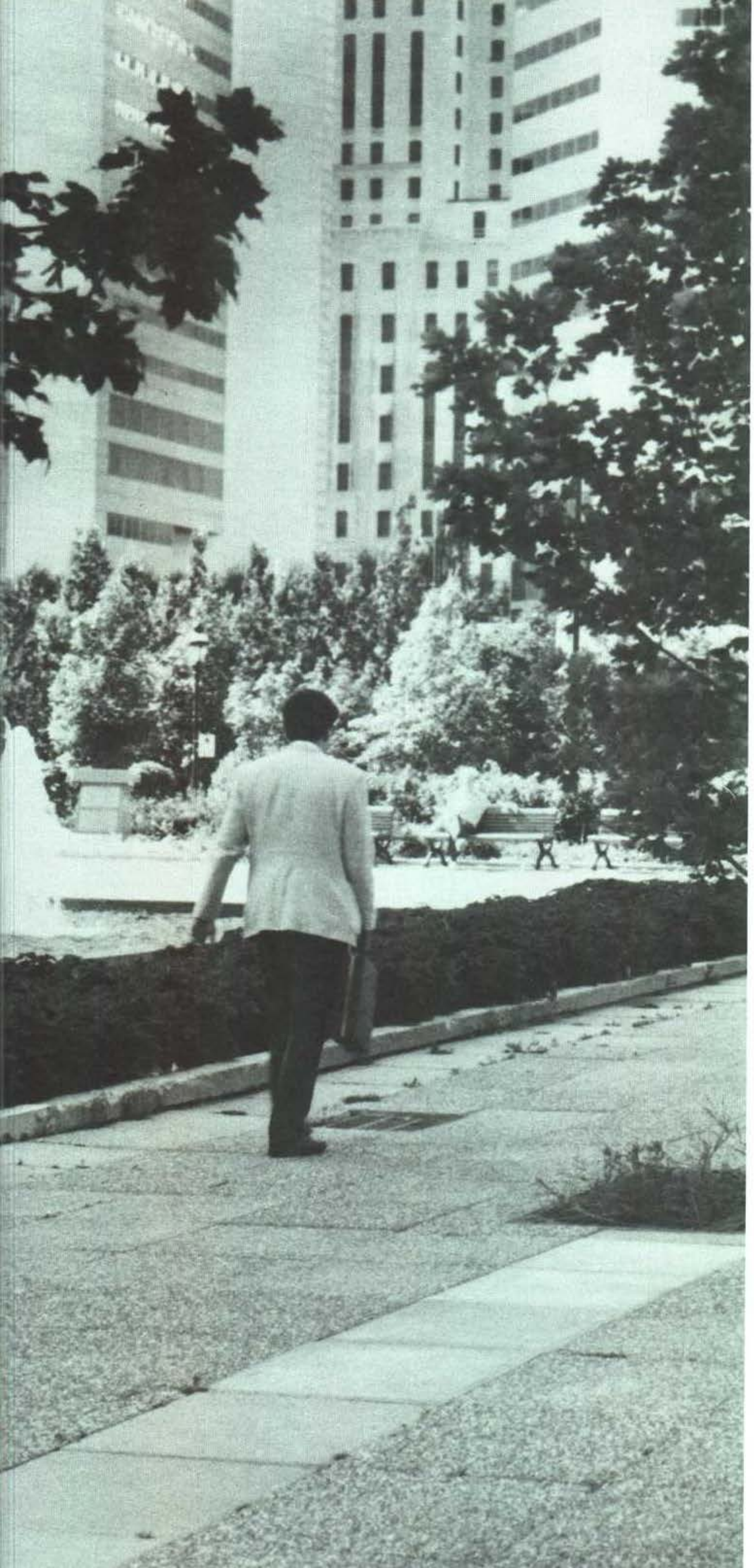
Les hôtels de Montréal sont largement concentrés dans l'arrondissement Ville-Marie, à proximité des principaux attraits touristiques, alors que les motels se trouvent à proximité de voies d'accès importantes. Le Plan entend confirmer cette répartition spatiale qui répond aux besoins et qui permet notamment de desservir plusieurs des pôles et axes de bureaux annoncés au chapitre 3.2. Au cours des dernières années, des établissements de «gîte et couvert» («bed and breakfast») se sont établis dans certains quartiers. Il convient d'adapter la réglementation de zonage à cette nouvelle réalité afin de l'encourager dans les secteurs appropriés et de minimiser ses impacts négatifs sur l'environnement, particulièrement en ce qui concerne le stationnement.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Améliorer la signalisation et l'information destinées aux touristes, tant piétons, automobilistes qu'utilisateurs du transport collectif.
- Autoriser l'implantation d'établissements hôteliers dans les secteurs d'activités multiples de l'arrondissement Ville-Marie et le long de certaines voies d'accès à la ville.
- Adapter la réglementation de zonage afin de permettre et de contrôler l'implantation d'établissements de «gîte et couvert» dans certains secteurs résidentiels appropriés.
- Autoriser l'implantation de petits hôtels sur les rues commerciales de faible et moyenne intensité.

Plan 12 **Les principaux attraits touristiques**

Le Plan d'urbanisme prévoit la promotion et le développement des principaux lieux touristiques de Montréal.



4

L'environnement urbain

Alors que les chapitres précédents font état des objectifs municipaux en matière de développement des activités urbaines, celui-ci présente les moyens qui permettront à ce développement d'améliorer la qualité de l'environnement urbain montréalais.

Les objectifs touchant la forme urbaine et le patrimoine veulent favoriser un développement qui s'appuie sur les qualités intrinsèques du cadre bâti montréalais et qui conserve à la ville son échelle humaine. Les objectifs relatifs aux parcs et aux espaces naturels visent, quant à eux, un accroissement de la verdure et une optimisation des ressources récréatives et écologiques. Enfin, des dispositions sont avancées afin de gérer les ressources dans une optique de conservation et afin de diminuer les nuisances environnementales produites par les activités urbaines.

4.1

La forme urbaine et le patrimoine

L'organisation spatiale d'une ville, la cohérence de son développement et la qualité de son aménagement contribuent pour beaucoup à la création d'un environnement urbain offrant sécurité et bien-être. Trois siècles et demi d'urbanisation ont façonné une ville qui propose à ses résidents, travailleurs ou visiteurs, un cadre de vie attrayant, à l'échelle humaine.

Montréal est composée de quartiers vivants, de rues et de lieux publics animés. Malgré certaines erreurs du passé, elle a su conserver comme témoin des différentes périodes de son développement une part importante de son patrimoine bâti. Le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies, la montagne et les îles ajoutent aux aspects purement urbains de la ville des éléments essentiels à la qualité de vie de ses résidents. Montréal est enfin une ville propre et généralement sécuritaire, malgré un sentiment d'insécurité parfois ressenti.

Certains secteurs de la ville autrefois animés présentent aujourd'hui un visage fortement déstructuré. La construction de grands axes autoroutiers ou d'importants projets immobiliers, la spéculation ou, plus simplement, un désintéressement général à leur égard a généré des lieux parfois insalubres, tristes et insécurisants. Ailleurs, un aménagement inadéquat des lieux publics au plan de la visibilité, de l'accessibilité et de l'éclairage notamment, a pu augmenter l'insécurité de certains usagers. Dans certains cas, la construction d'immeubles trop élevés et denses, ou refermés sur eux-mêmes, a affecté le caractère des lieux qu'ils encadrent et réduit leur animation.

Dans le présent Plan d'urbanisme, la Ville exprime clairement son intention d'assurer par le contrôle des projets de développement et d'aménagement, publics ou privés, le confort et la sécurité des usagers. Elle annonce sa volonté de protéger et de valoriser les éléments significatifs du patrimoine montréalais, plus spécifiquement du patrimoine bâti, afin de préserver les traces du passé pour les générations à venir. Enfin, elle propose de mettre en valeur les éléments du paysage urbain qui, comme le mont Royal, marquent l'image de la ville.

Considérant que le territoire montréalais est composé de plusieurs quartiers possédant chacun ses caractéristiques, le Plan d'urbanisme ne cherche pas à créer une ville uniforme et monotone. Il reconnaît plutôt la nécessité d'adapter à la réalité de chaque arrondissement les principes qui guideront son aménagement. Loin d'être un cadre rigide invitant les constructions futures à reproduire l'existant, le Plan d'urbanisme invite les acteurs du développement urbain à innover dans le respect du caractère propre à chaque lieu.

OBJECTIF 25

Reconnaître et mettre en valeur les spécificités des quartiers montréalais

Montréal est constituée d'une multitude de quartiers distincts, chacun possédant son caractère propre, ses lieux d'échange, ses secteurs d'habitation, ses rues commerciales, etc. Lieux par excellence d'expression de la vie urbaine par leur diversité d'activités, la plupart des quartiers montréalais constituent des milieux de vie complets offrant à leurs résidents emplois, services et divertissements.

Plusieurs de ces quartiers étaient à l'origine des villages ou de petites villes autonomes. Ils se sont développés et ont acquis leur personnalité grâce à des vagues successives de peuplement.

Aujourd'hui, ils reflètent les divers visages culturels de Montréal et se distinguent les uns des autres par leur population, leur spécificité architecturale et urbanistique et leur apport particulier à la vie urbaine.

Reconnaissant l'importance des quartiers comme milieux de vie et d'identification de la population, le Plan d'urbanisme vise à renforcer leurs principales caractéristiques. Ainsi, il apparaît important de préserver les éléments significatifs du tissu urbain, tels la grille de rues, la diversité du bâti et les secteurs de valeur patrimoniale, car ils sont témoins, d'une façon ou d'une autre, de différentes périodes d'urbanisation de la ville.

On cherchera également à renforcer la diversité des activités urbaines qui font des quartiers montréalais des milieux de vie complets et animés, en s'appuyant sur le développement de noyaux de quartiers: un pôle ou une artère regroupant des commerces et des services de base, des équipements collectifs et culturels locaux, etc. Enfin, on signalera de façon particulière la présence des communautés culturelles dans les quartiers et on mettra en valeur les attraits de secteurs qui, comme les abords du canal de Lachine et le quartier Maisonneuve, offrent un potentiel touristique à l'échelle locale.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Assurer le respect des particularités du tissu urbain montréalais (l'orientation et la structure des rues, le linéaire commercial, la diversité du cadre bâti, etc.) autant dans la réglementation que dans les projets de construction et d'aménagement.
- Maintenir, dans un cadre harmonieux et dans une perspective de développement urbain viable, la diversité d'activités qui crée au sein des arrondissements des milieux résidentiels de qualité.
- Développer des noyaux de quartier, lieux d'échange, de rassemblement et de services, en misant d'abord sur la reconnaissance et la consolidation des pôles d'activités existants (rues commerciales, concentrations d'équipements culturels ou collectifs, etc.).
- Promouvoir les attraits touristiques des secteurs tels les abords du canal de Lachine, le quartier Maisonneuve, le Plateau Mont-Royal et le boulevard Saint-Laurent.
- Reconnaître la présence des communautés culturelles dans les quartiers, notamment en appuyant la tenue d'événements spéciaux tels que les projets d'animation, en facilitant les aménagements d'initiative privée et en aménageant de façon particulière le domaine public.

OBJECTIF 26

Consolider le cadre bâti en harmonie avec les constructions existantes

Bien que la majorité des arrondissements soient presqu'entièrement construits, on trouve dans certains quartiers des terrains vacants qui brisent l'harmonie du milieu bâti. Dans d'autres parties de la ville, comme le secteur de l'hippodrome de Blue Bonnets, le faubourg Québec et certains secteurs de Rivière-des-Prairies, de vastes terrains vacants attendent d'être développés.

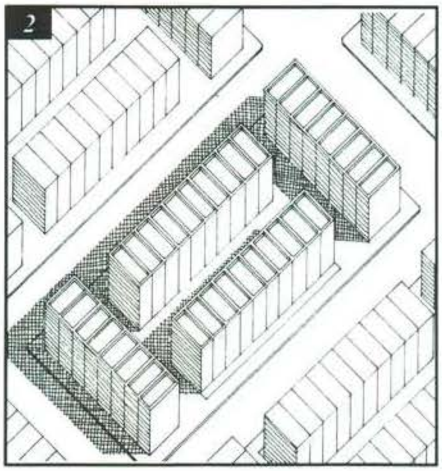
À court ou à long terme, ces terrains seront construits. Il importe donc de prévoir dès maintenant les modalités de leur développement afin de s'assurer que les constructions qui y seront érigées renforceront la cohésion du milieu où elles s'insèrent.

Dans les quartiers anciens, où les terrains vacants interrompent la continuité d'un bâti souvent homogène, on veillera en priorité à ce que les nouvelles constructions s'implantent en harmonie avec les caractéristiques dominantes du voisinage, sans nécessairement conduire à la reproduction des bâtiments existants.

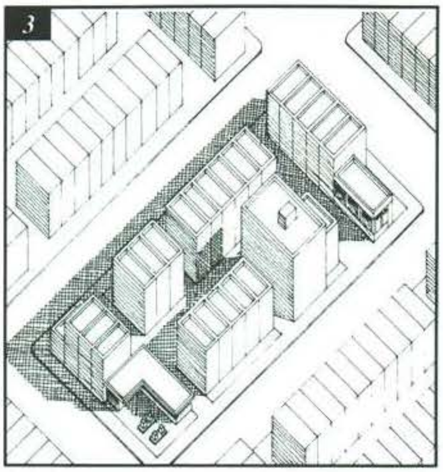
La réglementation précisera, sur la base des principes formulés ci-après, les hauteurs et les densités permises, les marges de recul et les proportions d'ouverture appropriées ainsi que les éléments architectoniques à intégrer aux constructions. Dans les grands secteurs à développer, où ces éléments seront également considérés, il importera avant tout d'assurer la création de milieux dont la composition, qu'il s'agisse du cadre bâti ou des activités, s'inspirera des caractéristiques du milieu urbain plus dense et plus diversifié que celui de la banlieue. Tout en recherchant, ici aussi, à s'inspirer des formes urbaines et architecturales montréalaises, on favorisera également la recherche de nouvelles typologies construites.

L'adoption de principes cherchant à préserver et à renforcer les qualités des quartiers montréalais ne se veut pas un frein à l'innovation. Chaque bâtiment à rénover et chaque terrain vacant à construire présentent, autant dans le cadre du développement de nouveaux secteurs résidentiels que lors de la consolidation des quartiers anciens, à la fois une occasion et un défi pour la création. Il s'agit avant tout d'éviter la construction de projets qui, tout en innovant, comme l'ont fait les grandes conciergeries construites dans les années 1960 dans les secteurs Lincoln-Tupper et Milton-Parc, s'établissent en totale contradiction avec la typologie dominante dans le voisinage. L'encadrement proposé par l'ensemble des principes formulés dans le Plan d'urbanisme constitue donc une assurance que chaque nouveau projet sera érigé dans le respect de son environnement immédiat et contribuera à la conservation de l'échelle humaine de la ville.

2



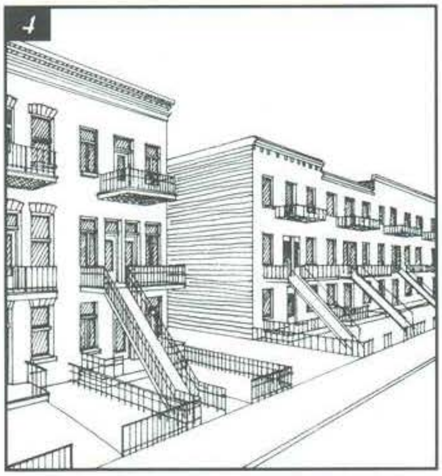
3

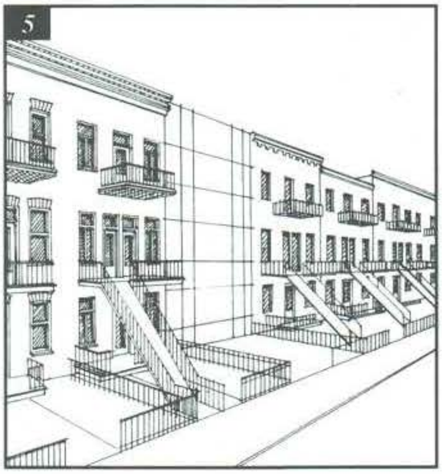


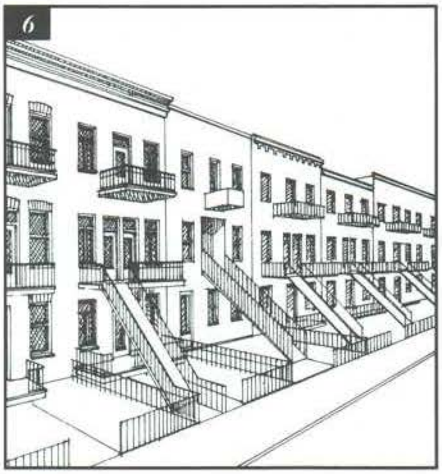
Illustrations 2 et 3

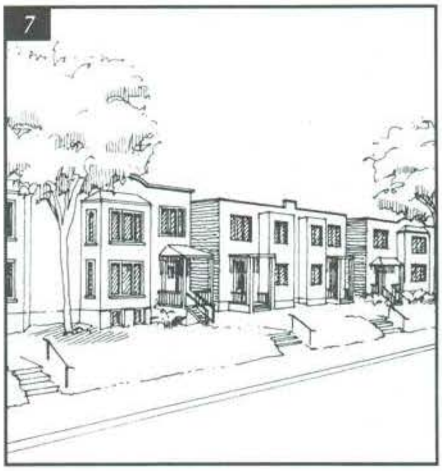
Les spécificités de la forme urbaine: l'îlot des quartiers centraux

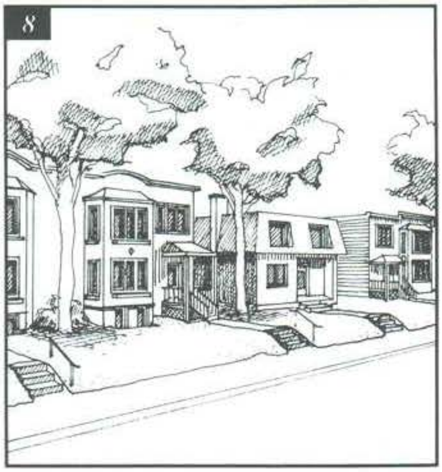
Les quartiers centraux se distinguent entre autres choses par la cohérence du cadre bâti. L'homogénéité des hauteurs, la régularité des alignements et la contiguïté des implantations, notamment, sont autant d'éléments responsables de cette cohérence qu'il convient de préserver afin d'éviter la déstructuration du cadre bâti.











Illustrations 4 à 8

La consolidation du cadre bâti

L'insertion d'une nouvelle construction en milieu bâti doit être encadrée de façon à préserver l'harmonie des caractéristiques dominantes de la rue. Dans le cas de constructions contiguës *(Illustrations 4 à 6)*, le respect de la hauteur, de l'alignement et de la typologie du voisinage immédiat est primordial. En plus, l'intégration d'éléments architecturaux caractéristiques tels que les matériaux, les fenêtres, les corniches, les balcons et les escaliers peut contribuer à renforcer le caractère général de la rue.

Dans certains secteurs de constructions isolées, les marges latérales, la volumétrie du bâtiment, la modulation de la façade et la forme du toit font la différence entre une insertion harmonieuse *(illustration 7)* ou discordante *(illustration 8)*.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

▪ Développer en priorité les terrains vacants en milieu bâti, en visant une intégration harmonieuse non seulement sur le plan architectural mais aussi sur le plan des activités.

▪ Établir des densités de construction qui confirmeront le caractère actuel des quartiers anciens et qui donneront un caractère plus urbain, donc plus dense, aux nouveaux quartiers. La densification des nouveaux quartiers se fera notamment par le biais de constructions contiguës et jumelées, en minimisant l'impact sur le cadre bâti existant.

▪ Réglementer l'insertion de nouvelles constructions dans le cadre bâti en fonction des caractéristiques dominantes de la rue:

- alignement de construction;
- typologie des accès au bâtiment;
- proportion des ouvertures (portes et fenêtres);
- implantation pavillonnaire ou contiguë;
- éléments architectoniques typiques (balcons, corniches, escaliers, etc.).

▪ Préciser dans la réglementation les hauteurs de construction en fonction notamment des critères suivants:

- prédominance, dans la silhouette urbaine, du sommet du mont Royal (232,5m audessus du niveau de la mer);
- homogénéité des hauteurs, en général:
  - sur chaque tronçon de rue;
  - des deux côtés d'une même rue;
  - autour de chaque lieu public;
  - aux quatre coins d'une intersection;
- hauteurs plus importantes sur les axes majeurs;
- respect de la hauteur des bâtiments localisés dans un secteur de valeur patrimoniale;
- création de conditions optimales d'ensoleillement sur les rues et dans les lieux publics, tout en assurant une densité d'occupation suffisante et la cohésion du cadre bâti;
- régularisation des conditions de vent créées au niveau du sol par les bâtiments élevés;
- préservation de perspectives visuelles sur un monument, le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies ou le mont Royal;
- respect de certaines particularités topographiques de Montréal, telle la falaise Saint-Jacques.

▪ Régir, par la réglementation, l'implantation des bâtiments (pavillonnaire ou contiguë) en respectant le caractère du secteur et en visant la densification des nouveaux quartiers.

▪ Contrôler l'installation d'antennes paraboliques et d'équipements mécaniques sur le toit des constructions, de façon à éliminer leur impact visuel.

OBJECTIF 27

Assurer le caractère urbain, animé et sécuritaire de la rue et des lieux publics

L'animation et la sécurité de la rue et des lieux publics dépendent très fortement de leur aménagement et des constructions qui les bordent. À Montréal, les lieux les plus appréciés par les usagers sont ceux qui bénéficient d'un encadrement adéquat par des constructions ayant des liens fonctionnels étroits avec la rue (multiplication des ouvertures) et dont la hauteur ne crée pas de conditions de vent ou d'ombrage désagréables au niveau du sol. La nature de l'activité au rez-de-chaussée et la valeur architecturale de l'édifice constituent d'autres facteurs de la qualité et de la sécurité du milieu. En ce sens, l'animation qui caractérise les rues commerciales de quartier (Masson, Mont-Royal, Fleury et Ontario, par exemple) illustre bien comment la combinaison de tous ces éléments peut contribuer à la qualité des milieux de vie.

L'aménagement du domaine public (rues et trottoirs, parcs et places) a un impact déterminant sur le confort et la sécurité des piétons. De même, des critères et des mesures, suggérés par le Comité de vigie des besoins des personnes handicapées, seront élaborés pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées visuellement. L'animation et le sentiment de sécurité dans la rue et les lieux publics peuvent être améliorés par un éclairage et un mobilier urbain appropriés et un entretien convenable. De plus, un encadrement adéquat des lieux publics, par les constructions adjacentes ou la plantation d'arbres, peut créer un milieu animé qui renforce le sentiment de sécurité des usagers.

D'autres mesures touchant la gestion de la propriété publique contribuent fortement à rendre la ville plus vivante. La fermeture de rues à la circulation automobile sur une base temporaire ou permanente et leur utilisation pour des événements publics spéciaux (fête de quartier, festival, vente-trottoir), les aménagements particuliers (mail central, café-terrasse) et l'installation d'œuvres d'art sont autant de moyens pour la Ville de soutenir l'animation dans les quartiers. L'évaluation des grands projets de construction tiendra aussi compte de la circulation piétonnière en vue d'assurer la sécurité des piétons et l'animation des lieux publics.

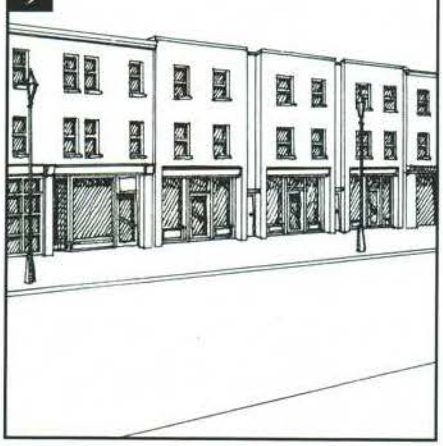
L'aménagement du domaine public doit s'adapter aux caractéristiques, donc aux usages et aux usagers de chaque milieu.

Afin de refléter les particularités des quartiers, les principes adoptés par le Plan demeurent généraux et seront précisés dans la réglementation de zonage.

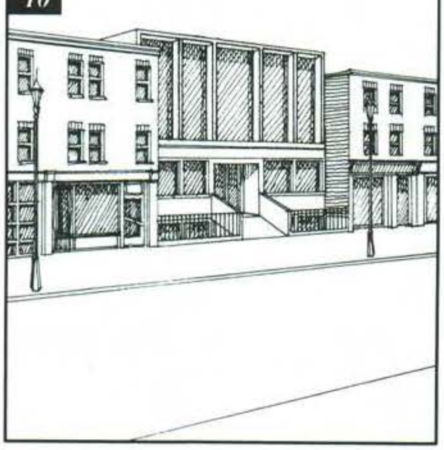
STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Maximiser l'interaction des bâtiments avec la rue en évitant la construction de murs aveugles au rez-de-chaussée et en favorisant la multiplication des accès directs à partir du trottoir.
- Traiter adéquatement les bâtiments situés aux intersections, de façon à assurer une bonne transition avec les bâtiments adjacents sur chacune des deux rues.
- Favoriser l'intégration d'éventuelles galeries marchandes au tissu commercial sur rue en exigeant la présence au rez-de-chaussée de commerces directement et individuellement accessibles depuis la rue.
- Assurer que les centres commerciaux contribuent à un encadrement satisfaisant des rues en favorisant leur implantation directement en bordure des voies publiques et en prévoyant des hauteurs de construction appropriées.
- Assurer le confort et la sécurité des lieux publics en contrôlant les hauteurs des constructions aux abords et en intégrant à leur conception des critères d'aménagement particuliers touchant l'éclairage, la visibilité, l'accessibilité, etc.
- Prévoir, sur les rues à fort achalandage piétonnier, l'installation d'un mobilier urbain approprié à la vocation de la rue et choisi en fonction de sa sobriété, de sa durabilité et de ses propriétés fonctionnelles.
- À la lumière des recommandations du Comité de vigie des besoins des personnes handicapées, élaborer des critères et des mesures pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées visuellement, principalement sur les artères commerciales, dans les parcs et lieux publics et, en collaboration avec la STCUM, dans le réseau de transport en commun.
- Régir les entrées et les sorties des garages intérieurs, notamment par l'installation de feux de signalisation, de façon à minimiser leur impact négatif sur la sécurité des piétons. On évitera préférablement de localiser ces accès sur les rues à fort achalandage piétonnier.
- Faciliter, par la fermeture temporaire de rues, l'utilisation du domaine public pour des manifestations culturelles, des fêtes de quartier, des regroupements, etc.

9



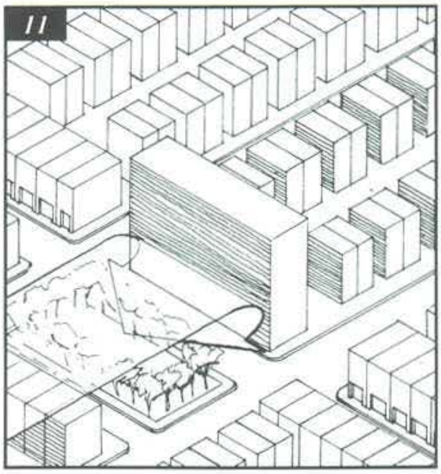
10

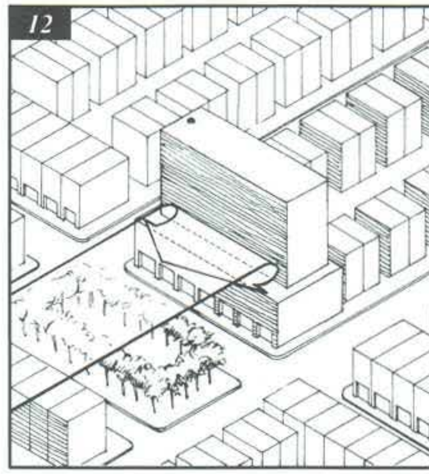


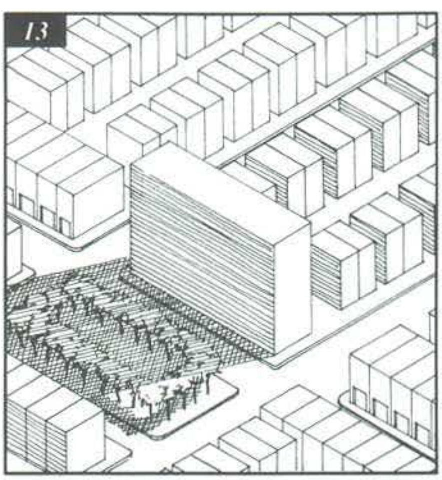
Illustrations 9 et 10

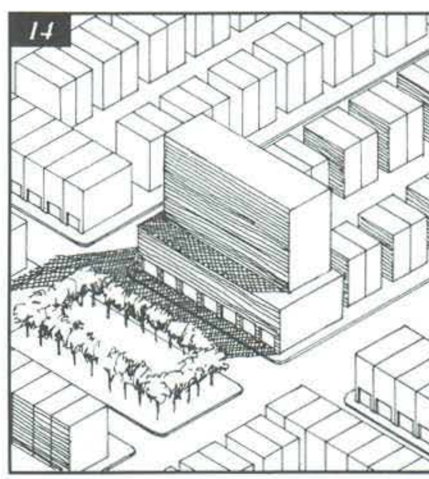
La consolidation des rues commerciales

Comme en milieu résidentiel, l'insertion d'un nouveau bâtiment sur une rue commerciale doit renforcer le caractère de l'artère. Sur les rues commerciales traditionnelles, la continuité et l'alignement des bâtiments, le rythme des ouvertures au rez-de-chaussée ainsi que la typologie des accès sont autant de caractéristiques déterminantes de la cohésion du cadre bâti (*illustration 9*). Le non-respect de ces éléments peut conduire à l'implantation de bâtiments qui semblent se soustraire au milieu où ils s'insèrent (*illustration 10*).





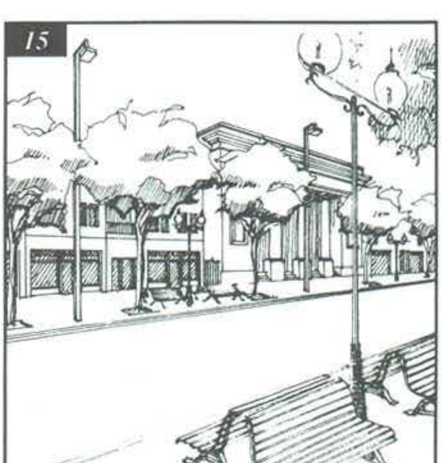


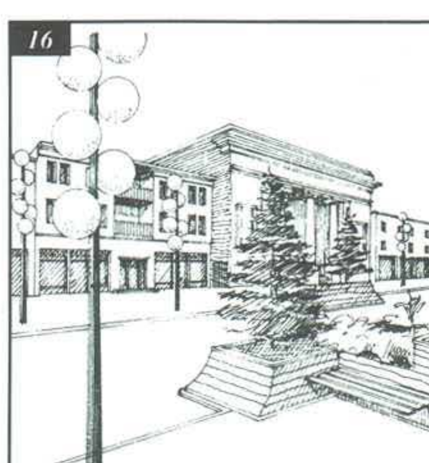


Illustrations 11 à 14

Les hauteurs de construction et le confort des piétons

Dans certaines conditions, la construction de bâtiments élevés peut affecter négativement le confort des piétons *(illustrations 11 et 13)*. Les hauteurs de construction seront régies notamment de façon à éviter une détérioration des conditions de vent et d'ensoleillement au niveau du sol, particulièrement dans les lieux publics. Outre le contrôle des hauteurs, des techniques telles que la modulation des volumes ou la construction d'un basilaire *(illustrations 12 et 14)* peuvent contribuer à la création de lieux publics confortables.



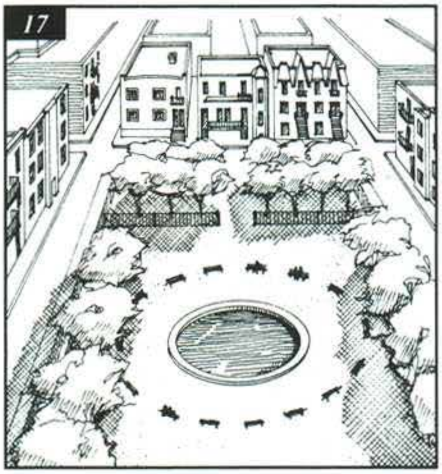


Illustrations 15 et 16

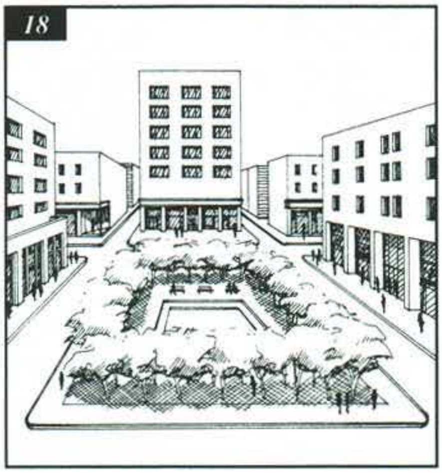
L'aménagement du domaine public

Le confort et la sécurité d'une rue sont étroitement liés à son aménagement. Tout en étant attrayant, l'aménagement du domaine public, doit être planifié en fonction des usagers (piétons et véhicules) et répondre à des critères de sobriété et de durabilité. Ainsi, par exemple, l'installation des éléments de mobilier urbain (bancs, poubelles, bacs à fleurs, etc.) doit privilégier le confort des piétons tout en évitant d'encombrer inutilement le trottoir et la voie publique(illustration 16).Quant au choix des éléments d'éclairage, il doit assurer la sécurité des lieux publics tout en contribuant à l'embellissement de la rue. La juxtaposition de lampadaires fonctionnels et décoratifs sur les rues à fort achalandage, peut atteindre ce double objectif (illustration 15).

17



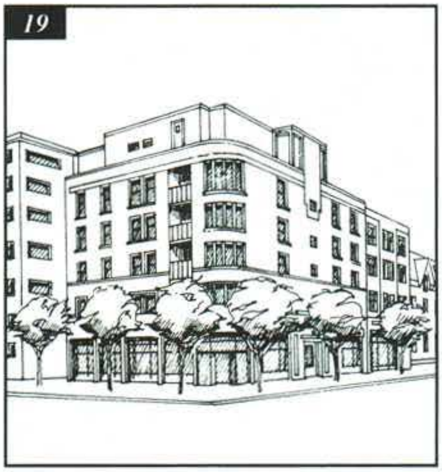
18



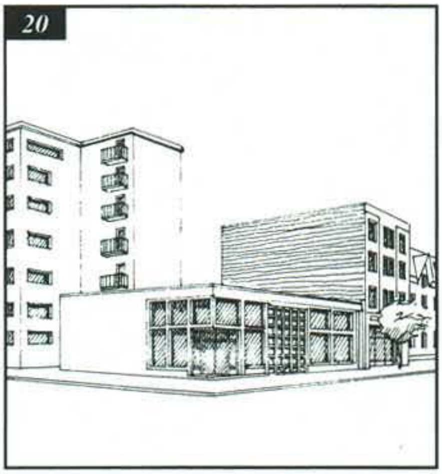
Illustrations 17 et 18

L'encadrement des lieux publics
Un alignement régulier et continu des constructions assure un bon encadrement des lieux publics. Par ailleurs, l'aménagement d'une place publique sur une rue commerciale peut favoriser la création d'un milieu attrayant et animé.

19



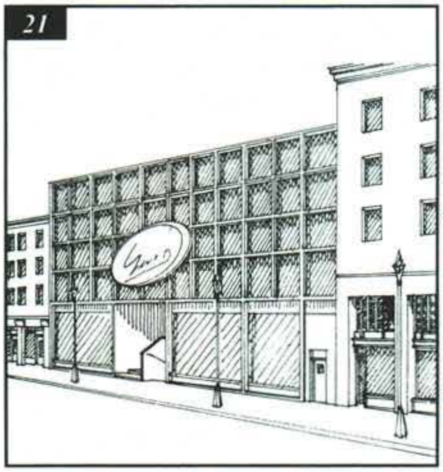
20



Illustrations 19 et 20

Le traitement des intersections
Le traitement adéquat d'un bâtiment situé à l'intersection de deux rues peut favoriser une transition harmonieuse entre deux alignements de façades. En assurant le respect du gabarit des constructions voisines et la présence d'ouvertures sur le mur latéral *(illustration 19)*, il est possible d'éviter la construction de bâtiments qui ne s'intègrent pas adéquatement au milieu *(illustration 20)*.

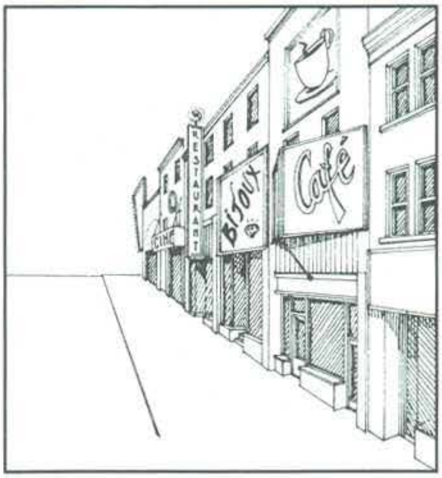
21



22

Illustrations 21 et 22

Les galeries marchandes et l'animation de la rue
Les rues commerciales montréalaises se distinguent entre autres par un niveau élevé d'animation engendré par une continuité de commerces directement et individuellement accessibles de la rue. Le caractère particulier et l'animation d'une rue commerciale peuvent toutefois être affectés par l'insertion d'une galerie marchande dont les liens avec la rue se limitent au seul accès à cette galerie *(illustration 21)*. Inversement, l'implantation d'une galerie marchande offrant au rez-de-chaussée un linéaire commercial s'apparentant à celui des commerces traditionnels *(illustration 22)* renforce le caractère de la rue.



■ Assurer l'entretien du domaine public et planifier le réaménagement de rues et de lieux publics en fonction de leur fréquentation et de leur détérioration.

■ Soigner l'aménagement des axes principaux de circulation qui constituent des portes d'entrées à Montréal: pont Jacques-Cartier, rue Saint-Jacques (à Notre-Dame-de-Grâce), autoroute Bonaventure, autoroute Métropolitaine, autoroutes 20 et 25, etc.

■ Prévoir l'implantation d'œuvres d'art sur le domaine public, notamment lors de l'aménagement de nouveaux lieux publics et encourager le secteur privé à faire de même sur les propriétés publiques ou privées.

■ Poursuivre la mise en œuvre du programme de plantation d'arbres.

■ Réglementer l'affichage commercial de façon à contribuer à la valorisation de la rue et du patrimoine immobilier.

Illustration 23

L'affichage sur les rues commerciales
Un contrôle inadéquat de l'affichage commercial peut avoir des incidences négatives sur le cadre bâti. Par exemple, l'installation d'enseignes surdimensionnées peut masquer des éléments décoratifs d'intérêt patrimonial, ou nuire à la pénétration de la lumière naturelle dans les logements situés aux niveaux supérieurs. Certaines enseignes sont de plus éclairées de façon très intense, ajoutant à l'inconfort des résidents.

OBJECTIF 28

Mettre en valeur les éléments dominants du paysage urbain montréalais

Le paysage urbain montréalais est ponctué d'éléments significatifs qui jouent le rôle de points de repère ou de symboles et contribuent à l'identité de la ville.

Le mont Royal, le fleuve, les îles et la silhouette du Centre des affaires sont autant d'éléments dominants dont il convient d'assurer la mise en valeur et d'accroître la visibilité, pour renforcer leurs rôles respectifs. De façon générale, on veillera à préserver leur visibilité à partir de différents points dans la ville et à parfaire leur aménagement, dans le cas d'éléments naturels tels que le parc du Mont-Royal et les îles Sainte-Hélène et Notre-Dame.

Les plans directeurs d'arrondissement définissent les vues à mettre en valeur et les autres éléments qui, sans être dominants dans le paysage montréalais, présentent un intérêt local. Ainsi apportera-t-on une attention particulière à certains immeubles ou ensembles institutionnels, ou à l'aménagement des abords des grands parcs et de la rivière des Prairies.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

■ Conserver l'importance du mont Royal dans la silhouette de Montréal en restreignant la construction sur ses flancs et en y imposant des limites de hauteur relativement restrictives.

■ Protéger la présence visuelle du fleuve, de la rivière des Prairies et de la montagne en préservant et en mettant en valeur, par la limitation des hauteurs, le contrôle des marges de recul ou l'aménagement de points de vue, certaines perspectives visuelles existantes depuis des lieux publics.

■ Renforcer la distinction entre le massif du mont Royal et celui des constructions du Centre des affaires en prévoyant des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud et en concentrant dans le périmètre du Centre des affaires les constructions les plus élevées.

■ Optimiser l'accès visuel et physique au fleuve et à la rivière des Prairies en aménageant et en rendant plus accessibles les bandes riveraines.

■ Mettre en valeur les perspectives visuelles sur des éléments particuliers ou des points de repère, notamment par le contrôle du recul des bâtiments ou par des alignements d'arbres.

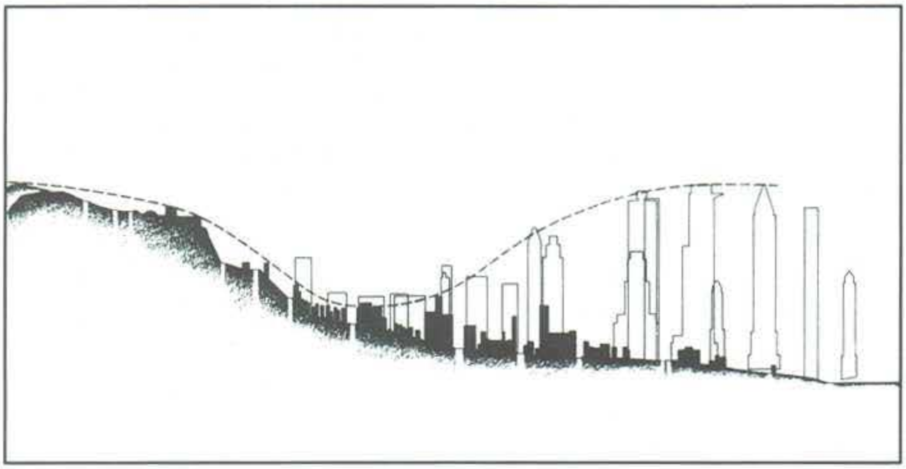
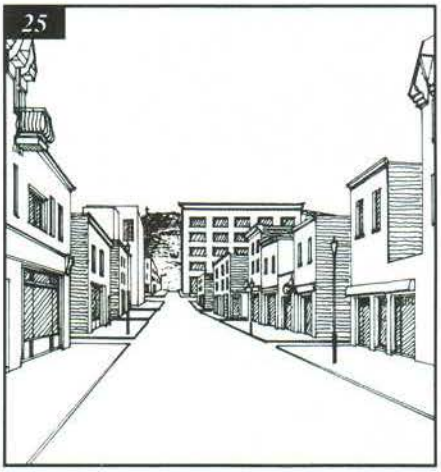
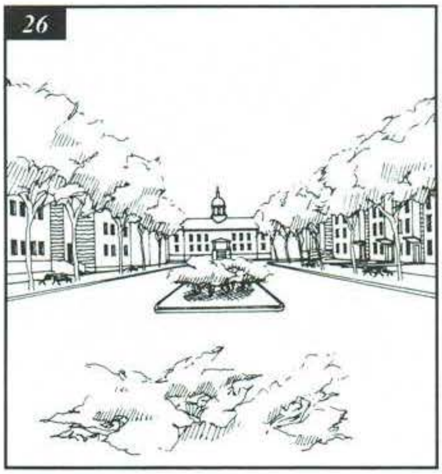


Illustration 24

Les deux massifs
La distinction entre le massif du mont Royal et celui des constructions du Centre des affaires sera préservée par des limites de hauteur appropriées sur le flanc sud, conformes au caractère du secteur (l'échelle verticale est multipliée par un facteur de trois sur l'illustration).





Illustrations 25 et 26

Les perspectives visuelles dans l'axe des rues

Certains éléments marquants du paysage urbain, visibles dans l'axe des rues, constituent des points de repère dans la ville. Dans certains cas, des mesures tel que le contrôle des hauteurs et des alignements de construction peuvent s'avérer nécessaires afin d'éviter l'implantation de bâtiments obstruant les percées visuelles *(illustration 25)*. Ailleurs, un simple alignement d'arbres en bordure de rue peut encadrer une perspective à mettre en valeur *(illustration 26)*.

OBJECTIF 29

Protéger le patrimoine bâti de valeur exceptionnelle

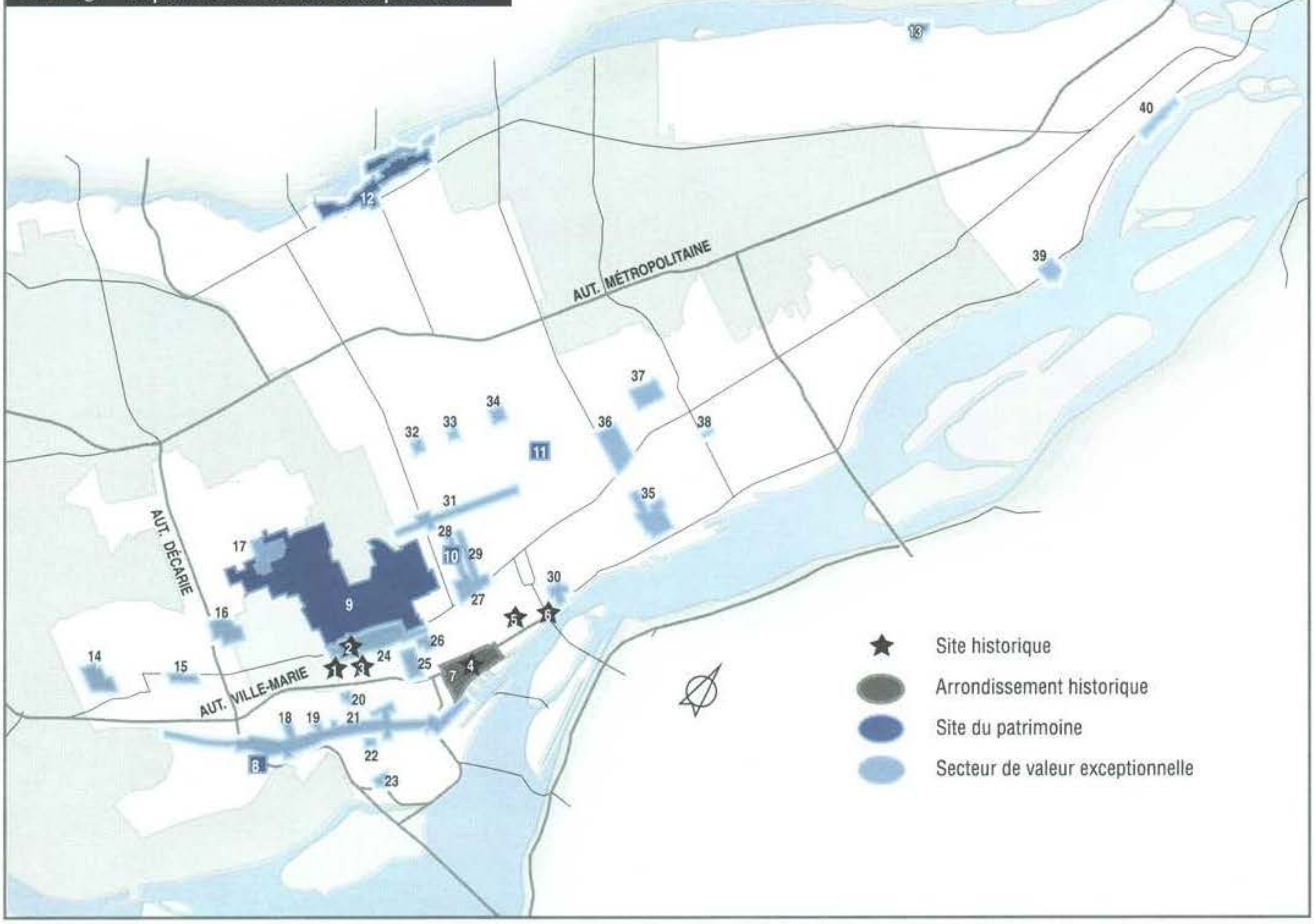
Le cadre bâti montréalais est riche d'éléments qui témoignent, par leur diversité, des différentes périodes d'urbanisation de la ville. Outre l'arrondissement historique du Vieux-Montréal qui regroupe une part importante du patrimoine bâti montréalais, la ville compte six sites du patrimoine reconnus et d'autres dont la valeur exceptionnelle justifierait une forme de protection équivalente. Cela s'ajoute à un nombre important de biens patrimoniaux, immeubles ou oeuvres d'art, qui bénéficient ou qui pourraient profiter d'une protection particulière, en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec.

La valeur des biens patrimoniaux s'exprime sur divers plans. Reflet de l'histoire et de la culture de la ville, ils apportent une contribution importante à son identité et stimulent le sentiment d'appartenance de ses citoyens. Ils constituent également des attraits touristiques majeurs et d'importants générateurs d'investissements, comme en témoignent la mise en valeur de la Maison Alcan et de l'ancien hôtel Windsor par exemple, ainsi que les récents projets dans le Vieux-Montréal, tel le Centre de commerce mondial.

L'apport du patrimoine au milieu montréalais justifie que l'on protège les éléments les plus significatifs de l'histoire de la ville. Les pouvoirs publics disposent, avec la Loi sur les biens culturels du Québec, d'outils de protection du patrimoine. Le gouvernement du Québec peut reconnaître un bien culturel (monument, oeuvre d'art ou site), classer un bien culturel et créer un arrondissement historique. La Ville de Montréal, pour sa part, possède le pouvoir de citer un immeuble et de créer un site du patrimoine. Des règlements spécifiques, tel le règlement 8467 relatif à la protection du patrimoine immobilier, permettent en outre à la Ville de contrôler les transformations d'usages et d'immeubles dans un but similaire. Enfin, le Comité consultatif sur la protection des biens culturels créé par la Ville en 1987 conseille l'Administration municipale en matière de protection et de mise en valeur du patrimoine.

La Ville, de concert avec les autres intervenants dans ce domaine, entend poursuivre ses efforts de valorisation des éléments les plus marquants de son patrimoine. Ainsi, les secteurs ayant une valeur exceptionnelle (voir le plan 13) font l'objet d'une reconnaissance particu-

Plan 13 Le patrimoine de valeur exceptionnelle



Montréal compte déjà un arrondissement historique, six sites historiques et six sites du patrimoine. Le Plan d'urbanisme reconnaît 27 autres secteurs dont la valeur exceptionnelle pourrait être protégée par la réglementation de zonage, la procédure municipale d'approbation de projets, ou les accords de développement.

Sites historiques

1. Maison-mère de la congrégation Notre-Dame
2. Domaine Saint-Sulpice
3. Domaine des Soeurs-Grises
4. Site du Vieux-Séminaire
5. Église Saint-Pierre-Apôtre et bâtiments adjacents
6. Prison des Patriotes

Arrondissement historique

7. Vieux-Montréal

Site du patrimoine

8. Côte-Saint-Paul
9. Mont Royal
10. Église Saint-Jean-Baptiste
11. Église Saint-Esprit-de-Rosemont
12. Ancien village du Sault-au-Récollet
13. Ancien village de Rivière-des-Prairies

Secteurs de valeur exceptionnelle

14. Campus Loyola
15. Place Guy-Viau
16. Villa-Maria
17. Village Côte-des-Neiges
18. Parc Georges-Étienne-Cartier
19. Village de Saint-Augustin
20. Église Sainte-Cunégonde
21. Canal de Lachine
22. Églises Saint-Gabriel et Saint-Charles
23. Ferme Saint-Gabriel
24. Flanc sud du mont Royal
25. Square Dorchester
26. Square Phillips
27. Carré Saint-Louis
28. Rue Saint-Denis
29. Rue Saint-Hubert
30. Église Saint-Vincent-de-Paul
31. Boulevard Saint-Joseph
32. Église Saint-Édouard
33. Église Saint-Ambroise
34. Parc Molson
35. Secteur Pie-IX/Morgan
36. Jardin botanique
37. Cité jardin du Tricentenaire
38. Église Notre-Dame-des-Victoires
39. Ancien village de Pointe-aux-Trembles
40. Maisons rurales de Pointe-aux-Trembles, rue Notre-Dame

lière qui, selon le cas, pourra faire appel à des mesures réglementaires ou se traduire par d'autres formes de protection. À titre d'exemple, les projets prévus dans ces secteurs pourront être contrôlés de façon plus étroite dans le cadre de la procédure municipale d'examen des grands projets. D'autres éléments relevant du patrimoine, telle la préservation d'ensembles institutionnels significatifs, pourront également être pris en compte lors de la négociation d'accords de développement avec certaines institutions montréalaises. Enfin, parmi les secteurs dont le Plan reconnaît la valeur exceptionnelle, certains pourront être l'objet d'une étude détaillée en vue d'établir la pertinence de créer de nouveaux sites du patrimoine ou de leur accorder une protection équivalente.

Le Plan reconnaît par ailleurs le caractère exceptionnel de plusieurs bâtiments, dont la liste apparaît en annexe de chaque plan directeur. La préservation de ces immeubles sera assurée par un contrôle étroit des modifications et des démolitions. De plus, certains immeubles de valeur exceptionnelle pourront éventuellement être cités par la Ville ou classés par le ministère des Affaires culturelles.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Reconnaître la valeur patrimoniale exceptionnelle des secteurs figurant au plan 13.
- Protéger le caractère exceptionnel de ces secteurs, notamment par la réglementation de zonage, par un contrôle étroit des projets d'aménagement et de démolition et par la négociation d'accords de développement avec les institutions. Les constructions prévues dans les secteurs de valeur exceptionnelle seront encadrées par la procédure municipale d'examen des grands projets.
- Procéder à l'analyse détaillée de certains secteurs de valeur patrimoniale exceptionnelle afin d'établir la pertinence de constituer de nouveaux sites du patrimoine.
- Assurer, par les moyens réglementaires appropriés, la préservation des immeubles de valeur exceptionnelle répertoriés dans chaque arrondissement.
- Évaluer, pour certains immeubles, la pertinence d'une citation par la Ville ou d'un classement par le ministère des Affaires culturelles.

OBJECTIF 30

Mettre en valeur le patrimoine par la restauration et le recyclage du cadre bâti ancien et par la diffusion des connaissances sur le patrimoine

La richesse patrimoniale de Montréal ne se limite pas aux seuls éléments exceptionnels qu'on veut d'abord protéger. Le cadre bâti montréalais est ponctué d'immeubles, d'ensembles et de secteurs dont le caractère particulier leur confère une valeur intéressante qu'il est nécessaire de préserver pour les générations à venir. La présence, sous le sol, de vestiges archéologiques témoignant de l'évolution de la ville à travers ses différentes phases d'urbanisation est un autre aspect de la richesse patrimoniale de Montréal, dont il faut tenir compte.

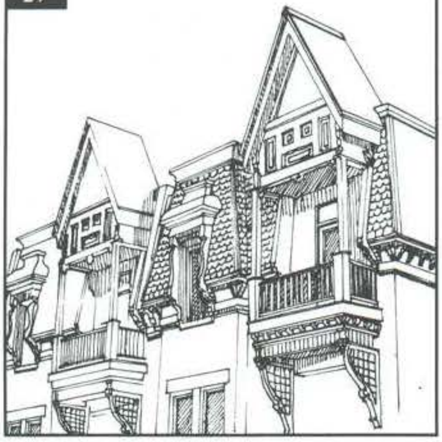
Dans cette perspective, il faut s'assurer que les moyens réglementaires appropriés soient pris afin de resserrer le contrôle des démolitions et des modifications d'usages pouvant affecter un immeuble de valeur patrimoniale. Il convient d'éviter les rénovations malhabiles et les constructions inappropriées qui auraient comme conséquence d'affaiblir le caractère particulier de secteurs intéressants, ainsi que la dégradation des immeubles faute d'entretien. Une attention particulière doit être apportée aux sites présentant un potentiel archéologique pour empêcher l'érosion du patrimoine montréalais. Enfin, les travaux de réaménagement des grands parcs montréalais doivent être planifiés de façon à respecter le caractère distinct de chacun d'eux en fonction de leur aménagement original et de leur insertion dans le paysage urbain.

Pour atteindre ces objectifs, la Ville utilisera les pouvoirs réglementaires qui lui permettent d'encadrer la construction ou la transformation d'un immeuble. Les efforts de sensibilisation à la valeur archéologique de sites présentant un fort potentiel pourront déboucher sur des recherches réalisées en concertation avec les intervenants concernés. La Ville fera également appel à la diffusion des connaissances sur le patrimoine, afin de sensibiliser les usagers à son importance et ainsi inciter à sa conservation, son entretien et sa mise en valeur. L'ensemble des mesures énoncées précédemment quant à l'insertion harmonieuse des nouvelles constructions dans le milieu environnant contribueront, par ailleurs, au respect des bâtiments et des ensembles de valeur patrimoniale.

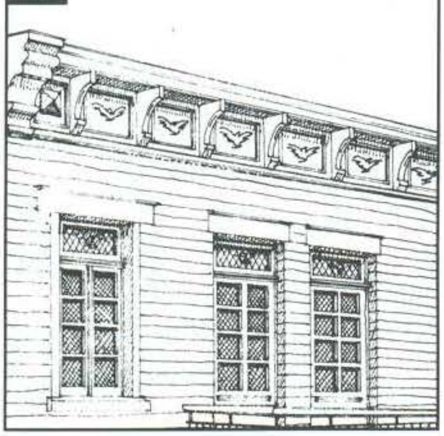
STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Resserrer le contrôle des démolitions par l'application du règlement 8467 relatif à la protection du patrimoine immobilier.
- Prévenir la dégradation du parc immobilier en faisant appel aux dispositions du règlement 8467 permettant à la Ville d'obliger tout propriétaire à effectuer des travaux de rénovation ou d'entretien d'un immeuble en état de détérioration indue.
- Élaborer, pour l'ensemble du territoire municipal, un règlement qui vise la préservation de certains éléments architecturaux, en proscrivant, par exemple, la peinture de matériaux de recouvrement tels la pierre et le cuivre, ou l'enlèvement des corniches et des balcons (voir les illustrations 27 et 28).
- Intégrer à la réglementation de zonage couvrant les secteurs patrimoniaux intéressants (qui apparaissent dans les plans directeurs d'arrondissement), des normes visant la protection des caractéristiques architecturales particulières à ces secteurs (matériaux, fenêtres, balcons, corniches, escaliers, etc.).
- Évaluer la pertinence de protéger, par la citation ou toute autre mesure de protection équivalente, les bâtiments et secteurs patrimoniaux intéressants répertoriés dans les arrondissements et faisant l'objet d'une demande de modification ou de démolition.
- Favoriser une qualité accrue des travaux de rénovation et de restauration par la distribution de documents de sensibilisation à la valeur du patrimoine et de guides techniques par exemple, ainsi qu'en mettant sur pied des ateliers-conseil auprès des propriétaires.
- Élaborer une politique de mise en valeur et de diffusion de l'information sur le patrimoine, portant notamment sur:
  - la définition et le repérage des lieux et des sites à fort potentiel archéologique à mettre en valeur, par exemple lors de la réalisation de projets d'aménagement ou de fouilles autonomes;
  - l'établissement de circuits d'interprétation patrimoniale;
  - la diffusion par divers moyens des connaissances sur le patrimoine montréalais;
  - l'attribution de prix à la conservation et au recyclage d'éléments patrimoniaux d'importance.

27



28



Illustrations 27 et 28

Les éléments architecturaux à préserver

Les fausses mansardes et les corniches qui ornent les constructions des quartiers anciens sont des composantes importantes de l'identité de ces quartiers qu'il convient de préserver.

4.2

Les parcs et les espaces naturels

Faire de Montréal une ville saine à l'échelle humaine apparaît comme une prémisse du Plan d'urbanisme; dans cette optique, l'intervention municipale sur les parcs et les milieux naturels est déterminante.

La Ville de Montréal compte près de 2000 hectares de parcs et autres espaces publics. Ces espaces comprennent autant les grands parcs tel le parc du Mont-Royal, que les petits espaces verts que l'on trouve dans chaque quartier. La Ville profite aussi de sa localisation insulaire pour tenter de maximiser le potentiel que représentent ses deux cours d'eau importants, le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies.

Les parcs et espaces publics spécialisés remplissent de multiples fonctions, dont les principales sont récréatives et socio-communautaires. Ils jouent un rôle écologique lorsqu'ils servent à protéger des éléments naturels ou à augmenter la végétation. Ils peuvent servir à marquer la signification historique d'un lieu, à intégrer des oeuvres d'art, à structurer et valoriser l'espace urbain ou encore à mettre en valeur des dégagements visuels. Les parcs régionaux et les espaces spécialisés, tel le Jardin botanique, participent amplement au rayonnement métropolitain de Montréal et attirent annuellement des millions de visiteurs, Montréalais et touristes.

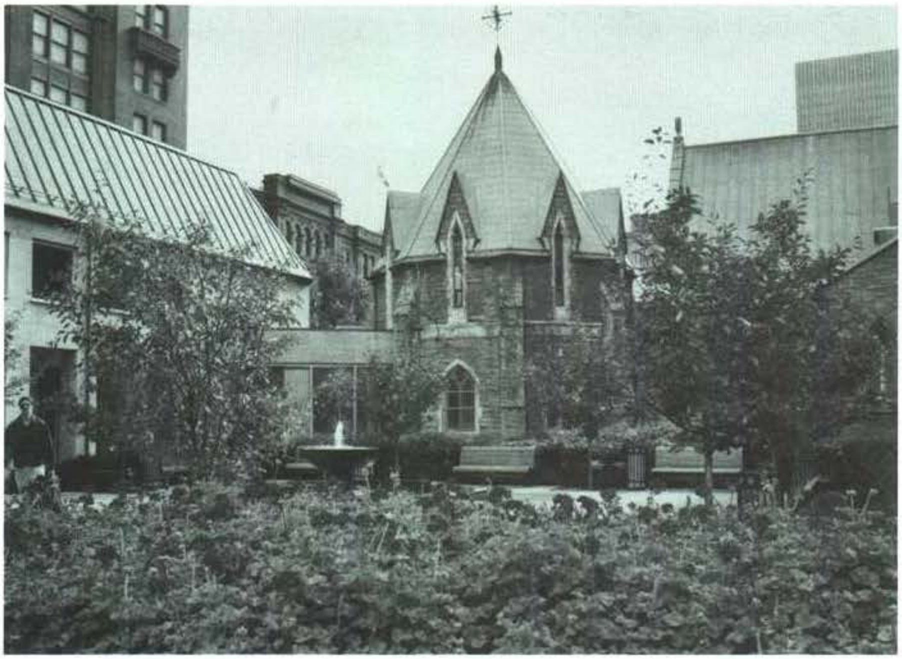
Les défis en matière de parcs et d'espaces naturels sont d'autant plus difficiles à relever que l'Administration municipale doit répondre à la diversité et à l'ampleur des besoins, sans augmentation substantielle des budgets consacrés à ce domaine.

Un rattrapage s'impose dans le réaménagement et l'entretien des parcs existants pour mieux répondre aux besoins de la population. Les parcs locaux sont mal répartis sur certaines parties du territoire, ce qui rend nécessaires certaines interventions dans les quartiers les moins bien desservis, notamment Parc Extension, Saint-Michel, Petite-Patrie, Mile-End, le Centre-Sud et de la Savane. La mise en valeur des grands parcs reste à parfaire sur le plan de l'aménagement comme de l'accessibilité. Quelque 320 hectares composent la réserve foncière municipale dédiée aux parcs (il s'agit de propriétés publiques vouées à des fins de parcs mais non encore aménagées). L'aménagement de certains parcs, notamment le parc Miron, le site d'enfouissement de Rivière-des-Prairies et de divers parcs dans les nouveaux secteurs résidentiels, nécessitera des investissements considérables.

La problématique relative à la protection des éléments naturels comme les arbres, les bois et les rives est, elle aussi, complexe. Les plantations gérées par la Ville ne représentent qu'une partie du domaine vert montréalais et des mesures complémentaires s'appliquant aux propriétés privées et institutionnelles seront définies. En ce qui concerne les sites riverains, près de 50 % des berges appartiennent déjà au domaine public, le reste relevant des domaines privé et institutionnel ou étant occupé par les installations portuaires. Plusieurs tronçons des rives publiques n'ont pas bénéficié à ce jour d'une mise en valeur permettant la pratique de nouvelles activités récréatives ou nautiques. Il importe de ne pas miser seulement sur les parcs et les espaces publics pour faire de Montréal une ville attrayante du point de vue de l'animation, et de l'environnement. Les voies publiques et les espaces institutionnels et privés, c'est-à-dire l'ensemble des espaces libres de la ville, doivent aussi profiter d'une mise en valeur.

Cette planification des parcs et espaces naturels doit s'accompagner d'une analyse des besoins de la population en matière d'activités récréatives. D'une part, les pratiques dans ce domaine ont connu d'importants changements au cours des dernières années. D'autre part, la mutation du profil de la population vers une plus grande diversité de clientèles augmente d'autant les besoins dans les différents quartiers. Ces clientèles comprennent aussi des garderies et des travailleurs oeuvrant à proximité des parcs. En conséquence, l'aménagement des parcs doit favoriser une diversité de fonctions à l'intérieur d'un même parc pour pouvoir répondre aux besoins de clientèles variées. Il faudra aussi prendre en considération l'utilisation des parcs pendant l'hiver en planifiant les équipements et les activités appropriés.

Des préoccupations comme la sécurité, l'animation et l'entretien dans les parcs constituent les éléments majeurs qui conditionnent leur utilisation.



OBJECTIF 31

Réaménager certains parcs existants et créer de nouveaux parcs

Les parcs se distinguent par leur superficie, leur rôle et les clientèles qu'ils desservent. Les parcs locaux, les plus petits, ont une superficie inférieure à 15 hectares et correspondent aux besoins d'une clientèle locale qui les utilise quotidiennement. Il s'agit notamment des mini-parcs, des parcs de voisinage et de quartier. Le parc Sir Wilfrid Laurier est typique de cette catégorie avec sa superficie de 10,5 hectares, sa polyvalence d'usages (jeux, sports, détente) et sa clientèle surtout composée de résidents des secteurs avoisinants.

Les parcs d'arrondissement desservent, quant à eux, la population de plusieurs quartiers, tout en répondant aux besoins des résidents des secteurs avoisinants. De plus grande taille que les espaces locaux (35 à 100 hectares), ils se distinguent par la polyvalence des activités qu'ils accueillent. Les parcs Jarry, Lafontaine, Maisonneuve, Angrignon, la Promenade Bellerive et le futur parc Miron composent cette catégorie. Les parcs régionaux Cap-Saint-Jacques, l'Anse-à-l'Orme, Bois de-Saraguay, Bois-de-Liesse, Île-de-la-Visitation et Pointe-aux-Prairies sont gérés par la Communauté urbaine de Montréal, et quatre d'entre eux sont localisés en tout ou en partie sur le territoire de Montréal. Finalement, les parcs du Mont-Royal et des Îles, dont la vocation est régionale, sont de propriété municipale.

Les espaces publics spécialisés, c'est-à-dire le Jardin botanique (71 ha), le golf du Village (17 ha), La Ronde (47 ha), la partie réaménagée du Vieux-Port (26 ha), qui est sous juridiction fédérale, font aussi partie du réseau des espaces publics de Montréal.

Un des objectifs principaux de la Ville est de conserver les parcs existants. Ceux-ci sont identifiés comme tels dans les plans d'affectation du sol de chaque arrondissement et, contrairement à la situation actuelle, seront réservés à l'usage «parc» par la future réglementation de zonage. La construction d'équipements importants, tels que les arénas, sera interdite dans les parcs. Cependant, cette restriction ne s'appliquera pas aux équipements comme les chalets, nécessaires au déroulement des activités récréatives.

La problématique des parcs locaux

Certains quartiers de Montréal sont moins bien desservis que d'autres en parcs locaux. Un des principaux problèmes auxquels la Ville se heurte est l'inadéquation de la desserte en parcs locaux dans plusieurs de ces quartiers (comme Mile-End ou Parc Extension) où le potentiel pour la création de nouveaux parcs est, en plus, très limité.

Les réserves foncières dédiées à la création de nouveaux parcs locaux totalisent actuellement 134 hectares répartis sur près d'une centaine de sites, lesquels sont concentrés pour les deux tiers dans des nouveaux secteurs résidentiels, en particulier dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles. Les possibilités d'acquisition sont rares dans les quartiers les moins bien desservis, et la réserve foncière dédiée aux parcs locaux ne compte qu'une douzaine d'hectares dans ces quartiers. La création de parcs-écoles ainsi que l'aménagement de ruelles aideront à améliorer la desserte en parcs dans de tels cas.

L'une des meilleures solutions pour pallier cette situation consiste à agir sur l'existant pour ouvrir un plus grand nombre de parcs aux utilisateurs locaux. La Ville compte donc s'assurer que les parcs d'arrondissement et régionaux peuvent aussi répondre aux besoins de la population résidant dans les quartiers à proximité. On propose, par exemple, d'améliorer l'accessibilité au parc Jarry afin de permettre aux résidents du quartier Parc Extension d'en profiter plus facilement.

L'implantation d'équipements propres à desservir les clientèles locales permettra d'ouvrir davantage de tels espaces sur les quartiers et de mieux les intégrer au tissu urbain.

Le réaménagement des parcs existants

La Ville procédera au réaménagement de certains parcs locaux ainsi qu'à la mise en valeur du parc des Îles et du parc du Mont-Royal. L'évaluation globale de la situation des parcs locaux indique que, dans l'ensemble, les parcs de la Ville de Montréal sont en bon état. Dans le cas des parcs de quartier ou de voisinage et des squares, seulement une dizaine (5 %) se trouvent dans un état médiocre et nécessitent une opération de réaménagement complet. S'ajoutent à cela quelques parcs qui, sans être en mauvais état, présentent peu d'intérêt sur le plan de l'aménagement ou des équipements disponibles et sont à réaménager complètement. Environ 30 % requièrent des interventions ponctuelles (par exemple une surface ou un équipement à réparer) tout en affichant une situation satisfaisante. Tous les autres parcs de voisinage et de quartier, soit les deux

Tableau 4 La répartition des espaces publics existants par catégorie

	Nombre	Superficie (ha)	Superficie (%)
Parcs locaux	541	699	36
Parcs d'arrondissement	5	283	14
Parcs régionaux	6	806	41
Espaces spécialisés	4	178	9
Total	556	1966	100

Note : Les lieux publics et le réseau vert ne sont pas comptabilisés dans ce tableau.

tiers, ne nécessitent que des travaux légers d'entretien courant tels que la peinture et les réparations mineures de mobilier, de clôtures ou d'équipements sportifs. Pour ce qui est des espaces de taille modeste, tels les mini-parcs, un peu plus d'une trentaine (11 %) sont dans un état jugé médiocre et nécessitent un réaménagement.

L'analyse de la situation par arrondissement révèle que c'est dans Villeray/Saint-Michel/Parc Extension qu'on trouve de loin la plus mauvaise situation, puisque plus de 70 % des parcs de voisinage et de quartier et 40 % des mini-parcs ont besoin de travaux importants.

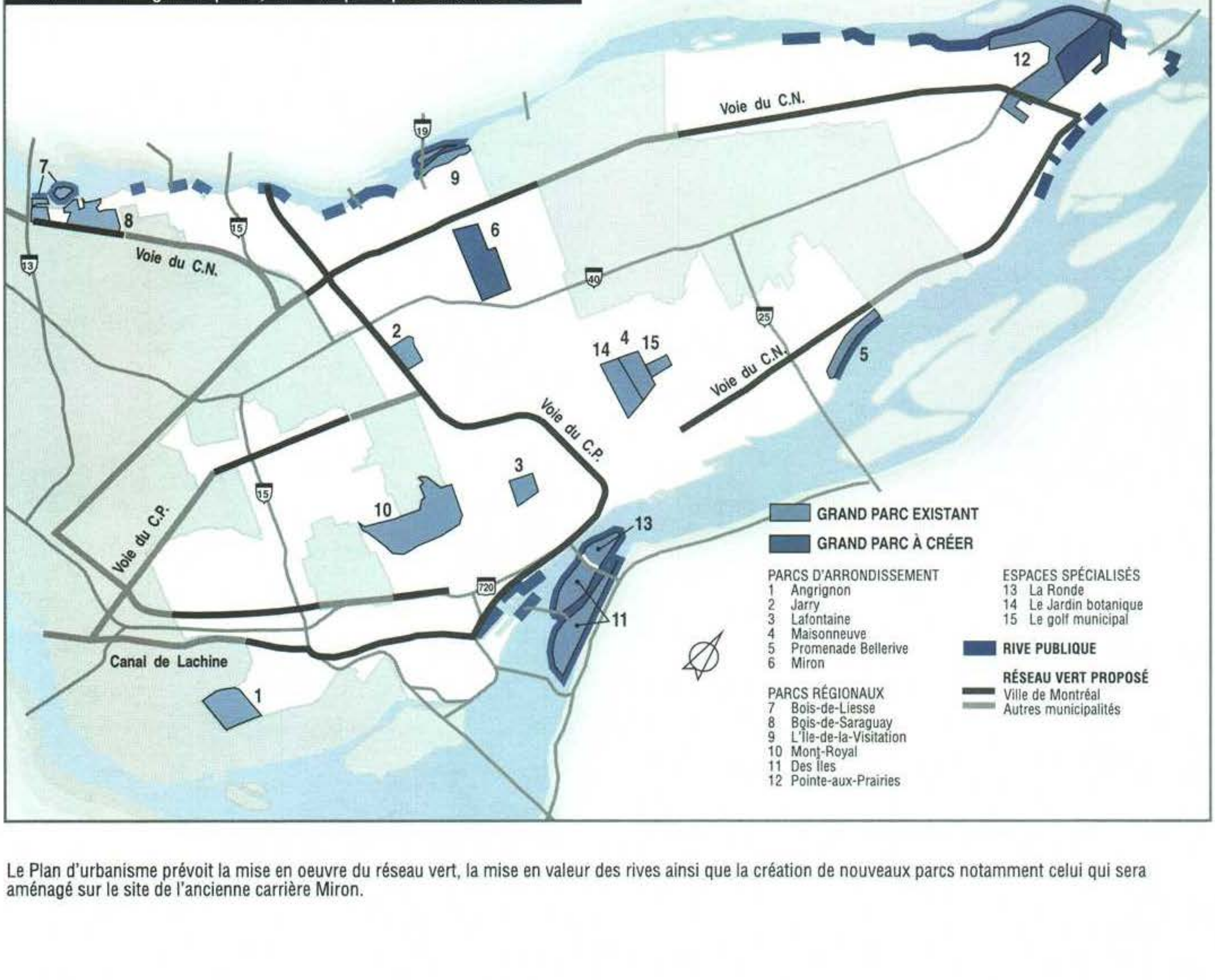
Le réaménagement et la mise en valeur des parcs Angrignon, des Îles et du Mont-Royal sont nécessaires si l'on veut assurer un accès et une utilisation conformes à leur vocation. Certains travaux sont déjà amorcés dans deux de ces sites. Ils s'ajouteront aux investissements que la Ville effectue pour les opérations de réaménagement des parcs Jarry, Lafontaine et de la Promenade Bellerive. Les travaux de réaménagement de ces grands parcs montréalais devront aussi respecter le caractère distinct de chacun d'eux en fonction de leur aménagement original et de leur insertion dans le paysage urbain.

La création de nouveaux parcs

Au cours des prochaines années, quelques nouveaux parcs seront créés tandis qu'une vingtaine d'autres parcs seront parachevés (parc Félix-Leclerc, parc René-Masson) ou agrandis (parc Ahuntsic). Ces nouveaux espaces comprennent, pour les parcs locaux, les 134 hectares de la réserve foncière ainsi que des espaces plus grands comme le parc qui sera aménagé sur le site de l'ancienne carrière Miron. En collaboration avec les commissions scolaires, la Ville verra aussi à créer un certain nombre de parcs-écoles.

La Ville collabore étroitement avec la Communauté urbaine de Montréal pour consolider les parcs régionaux dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles. Environ 65 hectares supplémentaires pourront s'ajouter aux parcs existants de la CUM, notamment dans les secteurs adjacents au Bois-de-la-Réparation, au ruisseau de Montigny et sur plusieurs îles à protéger.

Plan 14 Les grands parcs, les rives publiques et le réseau vert



Le Plan d'urbanisme prévoit la mise en oeuvre du réseau vert, la mise en valeur des rives ainsi que la création de nouveaux parcs notamment celui qui sera aménagé sur le site de l'ancienne carrière Miron.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Protéger la vocation actuelle de l'ensemble des parcs existants.
- Consacrer comme espaces verts la plupart des jardins communautaires existants et prévoir la relocalisation de ceux qui seront requis, à moyen terme, à d'autres fins, comme l'habitation.
- Établir un programme de réaménagement des parcs locaux existants.
- Concevoir l'aménagement et le réaménagement des parcs en fonction de leur utilisation en hiver, en prévoyant les activités et équipements nécessaires.
- Compléter l'aménagement des parcs suivants: le parc du Mont-Royal, le parc des Îles, les parcs Jarry, Angrignon, Lafontaine et la Promenade Bellerive, tout en respectant leur aménagement original et leur insertion dans le paysage urbain.
- Créer de nouveaux parcs locaux dans les quartiers moins bien desservis en espaces verts, grâce à la réserve foncière, à la création de parcs-écoles et à l'aménagement de certaines ruelles.
- Réaménager en parc ou en terrain de golf le site d'enfouissement de Rivière-des-Prairies, après sa fermeture.
- Procéder à moyen terme à l'aménagement en parc de l'ancienne carrière Miron.
- Optimiser les équipements et la répartition des activités (aires de jeux, de détente, aires naturelles, etc.) pour mieux répondre aux besoins des différentes clientèles de chaque quartier.
- Améliorer la sécurité des personnes dans les parcs par des mesures d'aménagement, de surveillance (publique et communautaire) et d'animation.
- Favoriser l'utilisation des parcs pour la tenue de festivals, de manifestations récréatives, de fêtes saisonnières et de quartier.

L'aménagement du parc des Îles

Le parc des Îles est composé des îles Sainte-Hélène et Notre-Dame et couvre 268 hectares. Le réaménagement des îles en 1992, principalement dans la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, a nécessité un investissement de 88 millions de dollars. Les principaux bailleurs de fonds ont été la Ville de Montréal avec 44 millions de dollars et le gouvernement fédéral avec 40 millions de dollars.

Le parc-plage a déjà été aménagé à l'île Notre-Dame en 1990 et un pavillon des activités nautiques y a aussi été construit.

Ce site hérité d'Expo 67 fera l'objet d'un programme intensif de naturalisation des berges et de restauration du bois de l'île Sainte-Hélène. Relié par le métro et une navette fluviale, le parc des Îles sera aménagé avant tout pour les piétons et les cyclistes.

Principales interventions

- La mise en valeur de la partie ouest de l'île Sainte-Hélène, notamment par:
  - la création d'un grand amphithéâtre naturel, lieu de rassemblement et de fête;
  - l'aménagement d'un belvédère offrant une vue sur le fleuve, le Vieux-Port, le centre-ville et le mont Royal;
  - l'aménagement d'une esplanade reliant la plupart des activités majeures et où seront concentrés des services aux usagers;
  - l'aménagement d'un sentier riverain longeant la rive nord de l'île et qui reliera éventuellement le belvédère et le vieux Fort;
  - la mise en valeur de la Place des Nations comme espace polyvalent.
- L'aménagement d'un «Centre d'interprétation de veille et d'éveil à l'environnement» dans la Biosphère.
- La consolidation de La Ronde par des nouvelles attractions relevant d'une technologie sophistiquée.

Le plan de mise en valeur du mont Royal

Le projet de mise en valeur du mont Royal a pour principe sa conservation. La stratégie de mise en oeuvre concerne l'ensemble du territoire du mont Royal et se traduit sous l'appellation de concept des trois sommets, en référence aux trois crêtes de la montagne, le mont Summit situé à Westmount, le mont Murray localisé à Outremont et le mont Royal à Montréal.

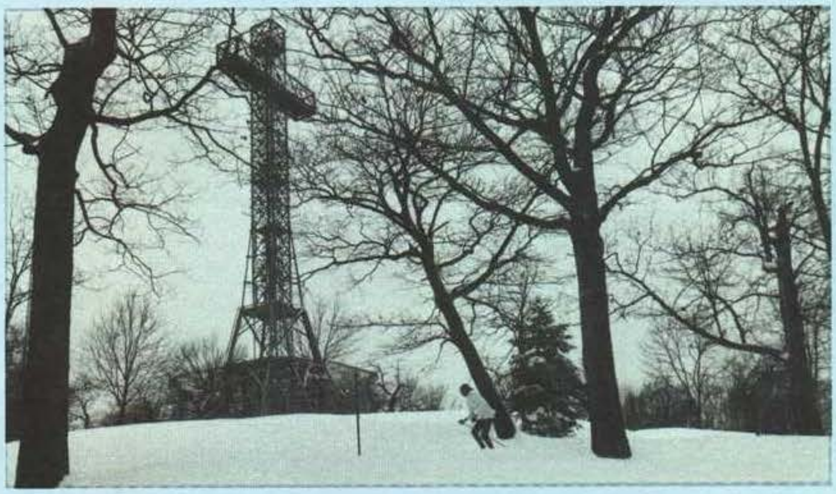
Le concept a pour ambition d'étendre les mesures de conservation à toute la montagne, et de mettre en évidence sa complexité et sa richesse. Il a pour objectif de redéfinir la relation entre le parc du Mont-Royal, l'ensemble du mont Royal et le milieu urbain, et de créer un équilibre entre la conservation des ressources du milieu naturel et culturel et leur utilisation publique. Le concept repose sur le partenariat et la concertation entre les trois municipalités concernées, les principales institutions sises sur la montagne, la Communauté urbaine de Montréal et certaines associations, notamment les Amis de la montagne.

Les principaux objectifs sont :

- mettre en valeur et protéger le milieu naturel et les paysages, le patrimoine bâti et le patrimoine artistique;
- favoriser une meilleure interface entre la montagne et les quartiers adjacents en réaménageant les grandes voies de circulation périphériques et en renforçant les liens entre la montagne et ces quartiers;
- assurer et soutenir les vocations du parc du Mont-Royal, c'est-à-dire son utilisation récréative, éducative et touristique, en respectant l'orientation prioritaire de conservation.

Principales interventions :

- restaurer le milieu naturel et consolider les réseaux piétonniers dans le secteur du sommet du parc du Mont-Royal;
- réaménager l'avenue des Pins afin de mettre en valeur son potentiel patrimonial et améliorer l'accessibilité au parc du Mont-Royal à partir du centre-ville;
- définir une gestion intégrée pour le parc du Mont-Royal;
- relancer le processus de concertation sur les trois sommets, en vue de créer une structure permanente de gestion.



OBJECTIF 32

Réaliser le réseau vert et mettre en valeur le potentiel des espaces libres

En plus de réaménager et de créer des parcs, la Ville vise à maximiser les potentiels qu'offre l'ensemble des espaces libres sur son territoire, à savoir les espaces institutionnels, les voies publiques (rues, ruelles, terre-pleins), les espaces privés (cours, marges de recul, etc.) et les autres terrains excédentaires ou sous-utilisés.

La Ville de Montréal intervient déjà sur la mise en valeur des espaces libres. Mentionnons, à titre d'exemple, l'aménagement de jardins communautaires sur des terrains vagues, quelques ententes avec des commissions scolaires pour l'utilisation de terrains de sport et de cours d'école, le réaménagement de ruelles et l'incitation à l'aménagement des cours privées. L'utilisation des accords de développement (tels que présentés au chapitre 3.3) est envisagée pour inciter les institutions propriétaires de grands domaines à ouvrir davantage leur propriété à une utilisation publique.

L'ensemble de ces interventions n'a pas été planifié de façon intégrée, dans le but explicite de répondre aux besoins récréatifs de la population et d'assurer un «verdissement» de la ville. Cependant, un cadre d'intervention et de gestion particulier aux espaces libres est en voie d'élaboration pour promouvoir et organiser la diversification des pratiques municipales en la matière. Le concept de mise en valeur du mont Royal, qui englobe l'ensemble des domaines des grands cimetières et des universités, en donne un exemple.

Dans certains secteurs de la ville, notamment le Centre, il existe un nombre important de terrains vacants dont certains sont utilisés pour des fins de stationnement et qui, pour la plupart, ne seront pas mis en valeur à court terme. Le verdissement de ces espaces apporterait une nette amélioration à la qualité d'aménagement de ces secteurs. Un cadre de gestion de ces terrains vacants devrait être élaboré afin d'identifier des solutions adéquates.

Le projet du réseau vert constitue un élément fondamental de ces nouvelles pratiques d'intervention et représente la principale opération d'intégration des espaces libres. Ce réseau se présente sous la forme d'un parcours polyvalent, autant que possible en site propre mais également en chaussée partagée, permettant la marche, le vélo et le ski de fond. Il sera aménagé dans les parties inutilisées ou pouvant être libérées des emprises de chemin de fer, des lignes de transport électrique et des campus institutionnels ou industriels. Il favorise l'amélioration des liaisons entre les parcs riverains, les grands parcs et les équipements de loisir, tout en desservant au passage les quartiers souvent les moins bien pourvus.

Le plan directeur du réseau vert, en voie d'élaboration, définit les emprises du Canadien Pacifique, du Canadien National et d'Hydro-Québec ainsi que les abords du canal de Lachine et le Vieux-Port comme les composantes principales du réseau. Un premier tronçon sera aménagé sur une distance de 15 kilomètres dans l'emprise de la voie du Canadien Pacifique, depuis le Vieux-Port jusqu'à la rivière des Prairies (voir le plan 14).

Le réseau des voies cyclables est une autre intervention qui vise la mise en valeur des espaces libres et la découverte de la ville (voir le plan 19). À certains endroits, les deux réseaux (voies cyclables et réseau vert) pourraient coïncider. (Le réseau des voies cyclables est traité en détail au chapitre 5.) L'approche axée sur la mise en valeur des espaces libres sera également utilisée pour améliorer la situation dans les quartiers mal desservis en parcs locaux. À cet effet, les divers potentiels d'intervention en espaces libres locaux ont été identifiés dans chaque arrondissement.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Procéder à la mise en oeuvre du tronçon prioritaire du réseau vert, le tronçon rivière des Prairies/Vieux-Port dans l'axe de la voie du Canadien Pacifique, en commençant par la partie centrale qui s'étend de la rue Masson à la rue Saint-Urbain.
- Poursuivre l'implantation graduelle du réseau vert (voir le plan 14) en multipliant les raccordements avec les quartiers qui lui sont limitrophes.
- Poursuivre les négociations nécessaires à la mise en oeuvre du réseau vert notamment avec le Canadien Pacifique, le Canadien National, Hydro-Québec, les municipalités voisines, la Communauté urbaine de Montréal et les gouvernements du Canada et du Québec.
- Mettre en valeur divers espaces libres pour améliorer la situation des quartiers mal desservis en parcs locaux: aménagement de cours d'école, accessibilité aux espaces verts et terrains sportifs institutionnels, gestion communautaire et aménagement des ruelles, etc.

OBJECTIF 33

Améliorer l'accessibilité aux plans d'eau par la mise en valeur des îles, des rives du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies

Le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Prairies, leurs rives et leurs îles représentent des ressources incomparables pour Montréal. Ces deux cours d'eau ont joué un rôle historique fondamental par le passé et sont reconnus aujourd'hui comme une richesse qu'il faut conserver et mettre en valeur. Les rives et les îles font partie des traits dominants du paysage urbain montréalais, au même titre que le mont Royal et les deux principales îles (Sainte-Hélène et Notre-Dame).

Il est clair que le développement des activités portuaires dans les arrondissements Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, Plateau MontRoyal/Centre-Sud et Ville-Marie a créé des barrières importantes pour les citoyens voulant avoir accès au fleuve. Cependant, l'annexion des villes de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles a rendu disponibles de multiples bandes riveraines et des sites précis offrant des accès potentiels aux rives et à l'eau.

Les rives et les îles ceinturent entièrement Montréal et leur caractère change selon l'arrondissement où elles se trouvent. Elles offrent des ouvertures remarquables sur les principaux plans d'eau de l'archipel montréalais et la possibilité de développer une gamme importante d'activités nautiques. Il ne faut pas oublier que toute personne naviguant sur ces cours d'eau ou circulant sur les rives opposées a une vue privilégiée de la ville.

Au cours des dernières années, plusieurs projets ont mis en valeur les rives et amélioré l'accessibilité aux plans d'eau, notamment l'aménagement du parc de la Promenade Bellerive, le réaménagement des îles Notre-Dame et Sainte-Hélène et celui du Vieux-Port par le gouvernement fédéral. La Ville et la Communauté urbaine ont été particulièrement actives dans l'acquisition de nombreux sites riverains. Comme on peut le voir au plan 14, Montréal est bordée par 79 kilomètres de rives dont près de 50 % appartiennent au domaine public, et qui se répartissent dans 45 parcs riverains de diverses tailles.

Certains espaces riverains, nouvellement acquis, n'ont pas encore fait l'objet d'une mise en valeur et d'une renaturalisation notamment dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles. Les équipements nautiques tels que les marinas, les rampes de mise à l'eau, les quais publics ou les endroits pour pêcher sont en nombre insuffisant pour assurer une pleine utilisation récréative des plans d'eau. Il n'existe aucun service de bateau-passeur pour permettre aux Montréalais d'accéder directement aux grands parcs insulaires du gouvernement du Québec (parc des îles de Boucherville et île Sainte-Thérèse). Cependant, une navette relie la ville de Longueuil et le Vieux-Port, et la ville de Longueuil et le parc des îles de Boucherville.

La Ville de Montréal a le privilège d'avoir, à l'intérieur de ses limites municipales, 13 îles dont 7 dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles. Elle tient à conserver la plupart de ces îles comme espaces verts.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Soutenir les acquisitions entreprises par la CUM pour assurer la conservation des îles sur le territoire montréalais et rendre accessibles, pour l'interprétation écologique, celles qui s'y prêtent.
- Poursuivre la négociation de droits de passage sur les terrains institutionnels, gouvernementaux et parapublics.
- Poursuivre l'aménagement des parcs riverains, notamment la Promenade Bellerive et le parc des Îles.
- Consolider les itinéraires riverains par l'implantation du réseau vert, de voies cyclables, de sentiers piétons et par le réaménagement de voies publiques comme le boulevard Gouin.
- Développer les équipements nautiques (marinas, rampes de mise à l'eau, quais, services de bateau-passeur, etc.).
- Poursuivre l'aménagement du site du Vieux-Port tel que prévu par le plan de la Société du Vieux-Port.
- Poursuivre, avec les autres municipalités concernées, le projet du gouvernement fédéral de mise en valeur des abords du canal de Lachine et d'ouverture du canal à la navigation de plaisance.
- Renaturaliser certaines berges à des fins écologique et esthétique.
- Restreindre l'aménagement des grands équipements sportifs dans les parcs riverains.

OBJECTIF 34

Augmenter le nombre d'arbres et protéger les bois de qualité

Plus que les grands espaces gazonnés que l'on retrouve dans la plupart des parcs locaux et certains parcs d'arrondissement, les arbres ont une fonction écologique significative dans la ville. En effet, ils ont pour rôle, entre autres, de fixer les poussières, de contrôler le bruit et la température ainsi que de purifier l'air. En plus de leur valeur écologique intrinsèque, les arbres sont un facteur déterminant de la valorisation du paysage urbain, de l'amélioration de la qualité de vie urbaine et de l'attrait des nouveaux secteurs résidentiels ou des grands projets de développement urbain.

La Ville de Montréal gère un patrimoine végétal constitué d'environ 300 000 arbres dont 60 % sont plantés dans les parcs (ces données excluent les parcs régionaux gérés par la CUM). Cependant, alors qu'une gestion attentive des arbres peut suffire dans les parcs, les plantations de rue représentent un vrai défi pour les méthodes arboricoles.

Elles posent plus de difficultés du fait notamment des niveaux élevés de pollution, de l'étroitesse des trottoirs ou des terre-pleins, des problèmes d'encombrement et enfin de la nécessité d'un entretien plus sophistiqué. Tous ces facteurs ont un impact sur le taux de mortalité des arbres en bordure des rues. C'est ainsi qu'une bonne partie des quelque 10 000 arbres plantés annuellement à Montréal remplacent les individus morts, plutôt que d'augmenter le bilan net du patrimoine végétal montréalais. Les pratiques horticoles qui pourraient améliorer la situation font l'objet d'études dans le cadre de l'élaboration de la politique de l'arbre. Plusieurs espaces libres privés présentent des possibilités pour la plantation d'arbres: les cours, les zones tampons, les terrains industriels dont l'occupation des bâtiments au sol est réduite. La Ville de Montréal doit mettre en place diverses mesures pour encourager les réalisations.

Dans certains quartiers, comme Rosemont et Notre-Dame-de-Grâce, il existe des bandes gazonnées ou plantées d'arbres situées entre le trottoir et la surface asphaltée de la rue (appelées trottoirs-boulevards). Au cours des dernières années, certaines de ces bandes gazonnées ont été remplacées par de l'asphalte ou du béton, ou ont été mal entretenues. Par ailleurs, dans des quartiers comme Saint-Michel où la verdure occupe peu de place, l'aménagement de tels trottoirs-boulevards pourra être envisagé lors des projets de réfection des rues et trottoirs.

La création des parcs régionaux de la CUM a permis de protéger les derniers grands bois présents sur l'île de Montréal dont certains sont situés sur le territoire de la Ville, par exemple le Bois-de-Saraguay. Quatre des parcs de la Ville de Montréal assurent la conservation de bois de qualité. Il s'agit des parcs du Mont-Royal et Angrignon, et à une moindre échelle, des parcs Thomas-Chapais et Mackenzie-King. La Ville a réussi à sauvegarder des bois de plus petite taille, comme celui du domaine Saint-Sulpice, lors du processus d'approbation des projets. Plusieurs terrains vacants susceptibles de connaître un développement résidentiel ou industriel sont boisés. Ce problème est particulièrement présent dans le quartier Rivière-des-Prairies.

On trouve dans les grands domaines institutionnels quelques bois urbains d'intérêt, notamment dans les arrondissements Ahuntsic/Cartierville, Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce et Ville-Marie.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Augmenter de façon substantielle le nombre d'arbres dans la ville, en poursuivant le programme de plantation d'arbres prioritairement dans les secteurs les moins bien dotés de végétation.
- Développer des pratiques horticoles qui prolongent la vie des arbres à Montréal, notamment par l'identification d'espèces qui sont adaptées aux conditions urbaines et par des méthodes d'entretien appropriées (émondage et régénération des plantations existantes).
- Développer des mesures de protection des bois privés et institutionnels telles que:
  - leur inclusion dans les accords de développement avec les institutions;
  - le contrôle de la coupe des arbres par l'adoption d'un règlement;
  - l'intégration des bois dans les projets de développement résidentiel et industriel.
- Prendre des mesures pour inciter les propriétaires privés et institutionnels à augmenter la verdure sur leur propriété.
- Aménager adéquatement les bandes gazonnées que l'on retrouve entre les trottoirs et la surface asphaltée des rues et étudier la possibilité d'en créer de nouvelles lors des projets de réfection des trottoirs dans les quartiers qui manquent de végétation.

4.3

La gestion des ressources et des nuisances environnementales

Les Montréalais bénéficient, de façon générale, d'un environnement urbain de bonne qualité. Découlant d'un changement majeur dans les mentalités et les pratiques, et renforcés par la tertiarisation de l'économie montréalaise, les efforts menés au cours des dernières décennies pour réduire les émissions polluantes ont permis d'améliorer le bilan environnemental de la métropole et d'accroître ainsi la qualité de vie des Montréalais.

Malgré ce portrait plutôt positif, des efforts supplémentaires doivent être accomplis afin de maintenir et d'augmenter la qualité de l'environnement. Les activités urbaines consomment des ressources naturelles et énergétiques. Elles produisent des déchets et créent des nuisances qui affectent souvent négativement la qualité de l'environnement urbain, et plus particulièrement celle de l'air, du sol et de l'eau.

À Montréal, la qualité de certains milieux résidentiels est entachée par des nuisances environnementales telles que le bruit causé par certaines activités commerciales et l'impact d'activités municipales comme la gestion des déchets et des neiges usées. De plus, l'eau du fleuve Saint-Laurent et de la rivière des Prairies, ainsi que les eaux souterraines, subissent à divers degrés les effets d'activités comme le déversement des neiges usées et les rejets industriels.

L'utilisation des ressources nécessaires au développement de la ville doit tenir compte du fait qu'elles ne sont pas illimitées. Pour limiter le gaspillage, on ajustera certaines pratiques municipales, telles que la gestion des déchets présentant un potentiel de récupération ou la réhabilitation des infrastructures d'égout et d'aqueduc qui, vétustes, laissent s'écouler dans le sol un certain volume d'eau.

L'amélioration de l'environnement suppose une planification du développement urbain et des interventions municipales qui tiennent compte des besoins des générations futures en ressources et en qualité de l'environnement.

En conséquence, le Plan d'urbanisme se fixe trois objectifs: conserver les ressources, contrôler les nuisances provoquées par les activités urbaines sur l'environnement, et, finalement, encadrer le développement des sols potentiellement pollués.

Si elles ne s'appliquent qu'au territoire et au champ d'intervention municipal, les propositions du Plan d'urbanisme touchant l'environnement découlent de considérations globales qui dépassent largement les limites territoriales. Dans cet esprit, la Ville élabore actuellement une politique environnementale qui guidera ses décisions et ses actions.

OBJECTIF 35

Gérer les ressources dans une optique de conservation

L'air, le sol, l'eau et les ressources énergétiques, comme l'électricité ou le pétrole et ses dérivés, constituent des ressources essentielles au développement urbain. En outre, le fonctionnement des activités urbaines nécessite l'utilisation d'équipements, tels le domaine bâti et les infrastructures permettant l'acheminement de l'eau potable et usée, qui constituent une autre forme de ressources.

Jusqu'au début des années 1970, le développement urbain s'est réalisé en misant sur un approvisionnement presque illimité en ressources. Cette attitude a favorisé un développement de faible densité, principalement à la périphérie des grandes agglomérations, qui a lui-même entraîné une plus grande consommation de ressources telles que le sol et l'énergie et nécessité un entretien plus important des infrastructures.

Au cours des deux dernières décennies, l'évolution de la perception des enjeux environnementaux a amené des modifications dans les pratiques d'aménagement du territoire. Non seulement on ne considère plus les ressources

comme inépuisables, mais on accorde une grande importance aux effets de chaque intervention. Dans l'intérêt des générations futures, la planification des actions s'est nettement orientée vers une gestion plus adéquate des ressources, visant leur conservation.

Dans son champ de compétence, la Ville peut contribuer à cet objectif. En favorisant la mixité des activités sur le territoire et en privilégiant l'utilisation du transport collectif, elle peut favoriser la diminution du nombre et de la distance des déplacements automobiles et ainsi contribuer à la conservation de la qualité de l'air. Les efforts pour accroître la verdure, proposés dans le chapitre 4.2, vont dans le même sens.

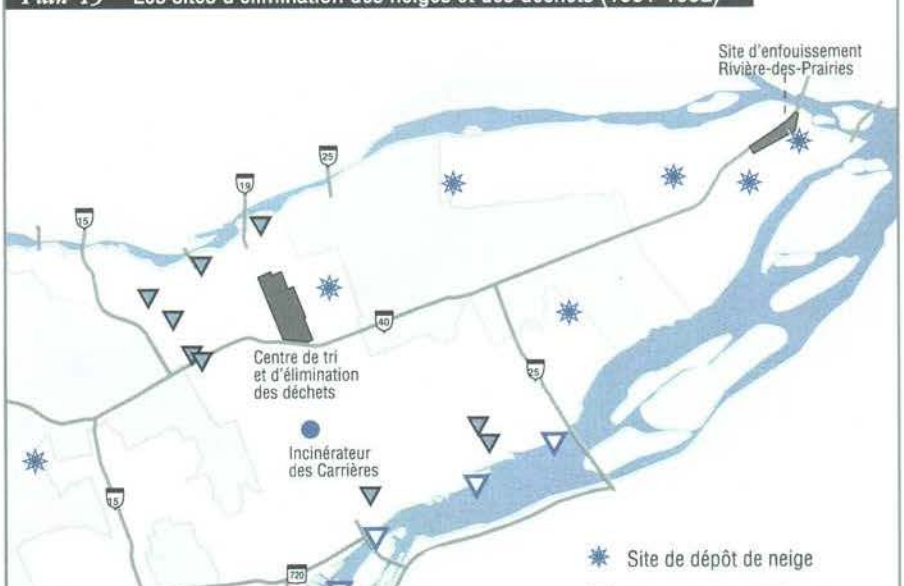
Par un contrôle des activités industrielles, tel que proposé à l'objectif 14, la Ville peut limiter les émissions polluantes associées à certaines activités, préservant et améliorant ainsi la qualité de l'air, de l'eau et du sol. L'entretien préventif des immeubles, le contrôle des démolitions, la densification des nouveaux quartiers et la réhabilitation des infrastructures anciennes représentent d'autres moyens de conserver les ressources. Il faut souligner les efforts menés par la Communauté urbaine de Montréal pour assainir l'eau de l'archipel montréalais, notamment par la construction d'un réseau d'égouts collecteurs et d'une usine d'épuration des eaux usées.

La Ville a déjà entrepris des efforts pour limiter le gaspillage des ressources dû à son activité. Elle s'est ainsi dotée d'un plan directeur de la gestion des déchets solides et des matières récupérables qui met l'accent sur les opérations de récupération et de recyclage des ordures, ainsi que sur le compostage des déchets verts. Au cours des prochaines années, la Ville accroîtra ses efforts en ce sens, notamment en étendant la cueillette sélective des matières recyclables et en implantant un centre de tri et de récupération ainsi qu'une usine de compostage. Des dispositions réglementaires s'appliquant à certains secteurs industriels favoriseront le développement de l'industrie de la récupération et du recyclage sur le territoire montréalais.

Les activités reliées à l'élimination de la neige ont divers effets sur l'environnement, principalement lors de l'épandage de sel, du déversement de la neige dans le fleuve ou de la fonte sur les sites de surface. De façon à réduire les risques de contamination des eaux et du sol lors de ces opérations, le Plan directeur de la gestion intégrée des neiges usées prévoit l'abandon de certains modes au profit de techniques ayant moins de conséquences sur l'environnement. Ainsi, l'utilisation courante de la fondeuse à neige a été abandonnée et la Ville entend cesser tout déversement de neige dans le fleuve Saint-Laurent à partir de 1996.

Le déversement de la neige dans le réseau d'égout et sur des sites de surface seront progressivement privilégiés. Des mesures de mitigation s'ajouteront aux modes d'élimination, de façon à éviter la contamination des eaux souterraines lors de la fonte des neiges en surface.

Plan 15 **Les sites d'élimination des neiges et des déchets (1991-1992)**



Les activités d'élimination des neiges et des déchets nécessitent l'utilisation de sites et d'infrastructures répartis sur l'ensemble du territoire. La Ville révise actuellement son mode de gestion des neiges et des déchets afin d'éviter le gaspillage des ressources et de diminuer les nuisances reliées à ces activités.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Promouvoir une plus grande efficacité énergétique. Trois mesures prévues dans le Plan d'urbanisme contribueront à améliorer le bilan énergétique global de la ville: la préférence accordée au transport collectif, les orientations privilégiant une certaine densité de développement ainsi que la mixité des activités urbaines sur l'ensemble du territoire.
- Accentuer les efforts de la Ville en faveur de la récupération et du recyclage des déchets, notamment:
    - la cueillette sélective (papier, carton, verre, plastique et métal);
    - le compostage des feuilles mortes et des déchets verts;
    - l'aménagement d'un centre de tri et de récupération des matières recyclables.
- Privilégier les modes de gestion de la neige usée les plus favorables à la préservation des ressources, c'est-à-dire le déversement à l'égout et le dépôt en surface.
- Encourager le développement de l'industrie de la récupération et du recyclage à Montréal, en prévoyant dans la réglementation de zonage les secteurs industriels où ces activités seront autorisées.

- Promouvoir l'utilisation de la vapeur produite par certaines activités, telle que l'incinération des ordures, comme source d'énergie.
- Privilégier l'utilisation du transport collectif plutôt que celle des véhicules motorisés privés afin d'améliorer la qualité de l'air.
- Réhabiliter les éléments déficients du réseau d'aqueduc et d'égout afin de limiter les pertes d'eau.
- Contrôler, dans le but de les limiter, les démolitions d'immeubles, et favoriser leur entretien.
- Assurer la conservation et la mise en valeur des espaces naturels en milieu urbain, notamment en préservant certains bois, en restreignant la coupe des arbres, en poursuivant la plantation d'arbres et l'entretien des parcs ainsi qu'en protégeant les rives du fleuve Saint-Laurent et celles de la rivière des Prairies.

OBJECTIF 36

Diminuer les nuisances des activités urbaines sur l'environnement

Les activités urbaines ont toutes, à divers degrés, une incidence sur leur milieu. Que ce soit l'important volume de déchets produit par les ménages montréalais, la fumée ou les poussières émises par certaines industries ou encore le bruit causé par la circulation de transit sur les rues résidentielles, l'impact se traduit souvent par des nuisances qui affectent négativement la qualité de l'environnement.

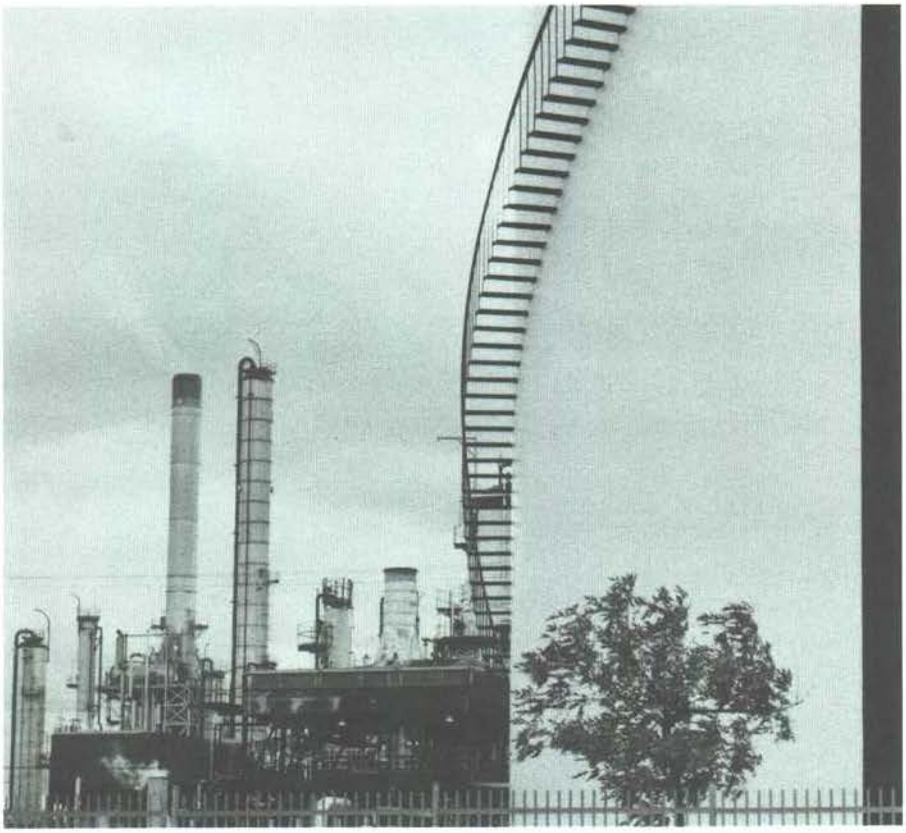
La Ville peut favoriser une réduction de ces nuisances en exerçant son pouvoir réglementaire. Une affectation du sol limitant la cohabitation d'activités incompatibles, telles que certaines activités industrielles et l'habitation, ainsi qu'un contrôle rigoureux des normes relatives au bruit, aux fumées et aux poussières font partie des moyens dont dispose la Ville pour agir. On peut adopter différentes mesures afin de réduire le bruit dans les secteurs résidentiels, par exemple la canalisation de la circulation de transit sur les grandes artères ainsi que l'augmentation du couvert végétal et la construction de murs antibruit aux abords des autoroutes.

Les opérations reliées à l'élimination des déchets ont, elles aussi, un impact sur la qualité du milieu biophysique: odeurs, poussières, fumées et gaz dégagés par la décomposition et l'incinération des déchets, circulation intense de véhicules lourds aux abords des sites d'enfouissement, déchets légers que le vent transporte hors des sites d'élimination. L'élimination de la neige est une source de nuisances comparable, particulièrement aux abords des chutes à l'égout et des sites de dépôt de surface où le bruit peut affecter la quiétude des résidents riverains.

Pour remédier à la dégradation des conditions de vie, la Ville intervient de manière ponctuelle, en épandant des produits pour couvrir les odeurs provenant des sites d'enfouissement de déchets, en clôturant ces sites pour capter les papiers et en ajustant les émissions de l'incinérateur aux normes de la CUM et à celles du gouvernement du Québec.

La révision de la gestion des déchets et de la neige usée évoquée précédemment améliorera la situation actuelle. Il est acquis que les deux grands sites d'enfouissement cesseront leurs activités à brève échéance (Rivière-des-Prairies et Miron) pour être remplacés par des infrastructures plus légères réparties sur l'ensemble du territoire: lieux de dépôt de matières recyclables, collecte des déchets dangereux et compostage des feuilles mortes dans certains parcs, entre autres. On prévoit adopter des modes de traitement des déchets réduisant les nuisances dues au fonctionnement de l'incinérateur des Carrières, dont la fin de vie utile est prévue pour 2002. Quant à l'élimination de la neige usée, les nouveaux sites de surface qui devront être aménagés pour recevoir la neige actuellement déversée dans le fleuve, permettront de diminuer les déplacements des camions du lieu de cueillette au lieu d'élimination.

Pour protéger les milieux résidentiels, on privilégiera les secteurs industriels pour l'implantation des sites et des grands équipements reliés à l'élimination des déchets et de la neige usée (centre de tri, usine de compostage, déchetteries et sites de dépôt de neige). En outre, leur aménagement prévoira les mesures de mitigation nécessaires à la réduction des nuisances sur les secteurs résidentiels voisins. Enfin, les équipements installés en milieu résidentiel, comme les chutes à l'égout et les cloches de récupération, devront s'intégrer de façon optimale à leur environnement.



- Hiérarchiser le réseau routier de façon à canaliser la circulation de transit sur les grandes artères et en régissant adéquatement le transport des matières dangereuses.
- Réduire le niveau de bruit aux abords des autoroutes situées à proximité des secteurs résidentiels, en prenant, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, les mesures de mitigation appropriées, telle la construction de murs antibruit, ou en préservant le couvert végétal des abords de l'autoroute 40 dans l'arrondissement Rivière-des-Prairies/ Pointe-aux-Trembles.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Contrôler les nuisances causées par les activités industrielles, en prévoyant dans la réglementation les normes applicables à l'émission de poussières, d'odeurs, de fumées, de bruits, de vibrations et de lumières.
- Harmoniser la cohabitation d'activités commerciales et industrielles avec une zone résidentielle, et contrôler les nuisances (bruit et déchets) générées par les activités commerciales en milieu résidentiel.
- Abroger les droits acquis d'un établissement qui déroge à la réglementation lorsque des risques ou des nuisances majeures le justifient.
- Contrôler les effets de la gestion des déchets et de la neige usée, notamment en:
    - implantant les mesures de mitigation appropriées autour des sites d'enfouissement et de dépôt de neige ainsi qu'aux abords des chutes de neige à l'égout (plantation d'arbres, aménagement de zones tampons, captation des eaux d'écoulement empêchant la contamination de la nappe phréatique, etc.);
    - privilégiant la localisation des sites de dépôt de neige, des équipements tels que le centre de tri et de récupération des matières recyclables et les déchetteries dans les secteurs industriels;
    - assurant une intégration adéquate des cloches de récupération aux milieux résidentiels;
    - modernisant les opérations de l'incinérateur des Carrières, par la meilleure technologie de contrôle environnemental dans le cas où celui-ci serait maintenu.

OBJECTIF 37

Encadrer le développement des terrains potentiellement pollués

Le risque de pollution des sols pose aujourd'hui une contrainte importante à la réutilisation d'espaces ayant autrefois accueilli des activités à caractère polluant. L'exercice actuel de planification offre la possibilité de s'interroger sur la réaffectation et la gestion des terrains pollués. La présence de polluants est souvent diffuse et pas toujours visible; elle peut varier beaucoup en étendue et est difficile à circonscrire dans l'espace, surtout dans le cas de successions d'industries ayant utilisé une multitude de produits sur de longues périodes. Dans la mesure où l'on considère aujourd'hui la pollution d'un terrain comme un enjeu du développement, la Ville doit, en tant que gestionnaire de l'aménagement de son territoire, veiller à la sécurité et à la santé publique. Toutefois, la réhabilitation de ces terrains et leur réaffectation à d'autres usages doit demeurer possible. Pour atteindre un tel objectif, la Ville pourrait intégrer aux processus décisionnels municipaux des études de caractérisation des sols.

Le dossier de la pollution des sols est récent et évolue rapidement avec les connaissances. On réalise aujourd'hui que plusieurs cas de pollution exigent une action à court terme afin de protéger la sécurité et la santé publique. C'est le cas de résidences construites sur des terrains pollués à l'insu des résidents et des autorités. On accordera donc une priorité, dans l'avenir, à ces interventions plutôt qu'à celles portant sur le réaménagement de terrains potentiellement pollués. Parallèlement, on pourra réviser l'affectation d'un terrain pollué et voué à un usage résidentiel en faveur d'un usage commercial ou industriel, sans que cela nécessite une modification du Plan d'urbanisme.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Établir un mécanisme de gestion, de suivi et de mise à jour des risques de pollution.
- Réaliser une étude de caractérisation des sols avant toute décision d'acquisition, de cession et de développement de terrains par la Ville et ses sociétés paramunicipales.
- Établir les priorités de décontamination en fonction des risques pour la sécurité publique.
- Privilégier les affectations industrielles et commerciales sur les terrains présentant un certain degré de pollution.

5

Les déplacements des personnes et des marchandises

L'accessibilité de l'ensemble du territoire par différents moyens de transport (transport collectif, automobile, camion, etc.) est une condition essentielle à la vitalité et au développement économiques de Montréal et de sa région. En plus des accidents et des blessés, le transport génère beaucoup de nuisances environnementales: émission considérable de gaz polluants, consommation de matières non renouvelables, bruit et poussières dans les secteurs résidentiels, etc. La volonté de la Ville de Montréal est d'opérer des changements importants dans les modes et habitudes de transport afin d'augmenter l'utilisation du transport collectif et de diminuer les effets de l'automobile privée sur la qualité de vie ainsi que l'impact général du transport sur l'environnement urbain. Le Plan d'urbanisme énonce donc quatre objectifs repris par le «Plan de transport» qui sera publié subséquemment:

- Augmenter l'utilisation du transport collectif (métro, autobus, train de banlieue, taxi).
- Faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes et assurer leur sécurité.
- Assurer une circulation et une livraison efficaces des marchandises.
- Réduire l'impact de la circulation et du stationnement sur l'environnement urbain, particulièrement dans les secteurs résidentiels.

OBJECTIF 38

Augmenter l'utilisation du transport collectif

Le transport collectif s'avère souvent plus économique et beaucoup moins nuisible à l'environnement que l'automobile privée. C'est le cas pour le transport des travailleurs vers les grandes concentrations d'emplois comme le Centre des affaires et pour les déplacements occasionnés par de grands événements populaires (au Forum, au Stade olympique, à la Place des arts, etc.).

L'augmentation de l'utilisation du transport collectif permettra de réduire la circulation automobile à travers la ville et son impact sur le milieu urbain. On atteindra l'objectif en améliorant l'offre quantitative et qualitative de transport collectif. On privilégiera la desserte des concentrations d'emplois pour inciter les travailleurs à utiliser le transport collectif. Il s'agira d'améliorer la régularité et la fiabilité du service de même que le confort des usagers. La Ville de Montréal appuiera les interventions du gouvernement du Québec et des sociétés de transport en commun responsables (STCUM, STL et STRSM) qui iront dans ce sens. Ces interventions porteront sur:

- les infrastructures majeures que sont le métro et les trains de banlieue;
- le transport collectif de surface (autobus et taxis);
- les stationnements d'échange;
- la réglementation générale du stationnement à Montréal.

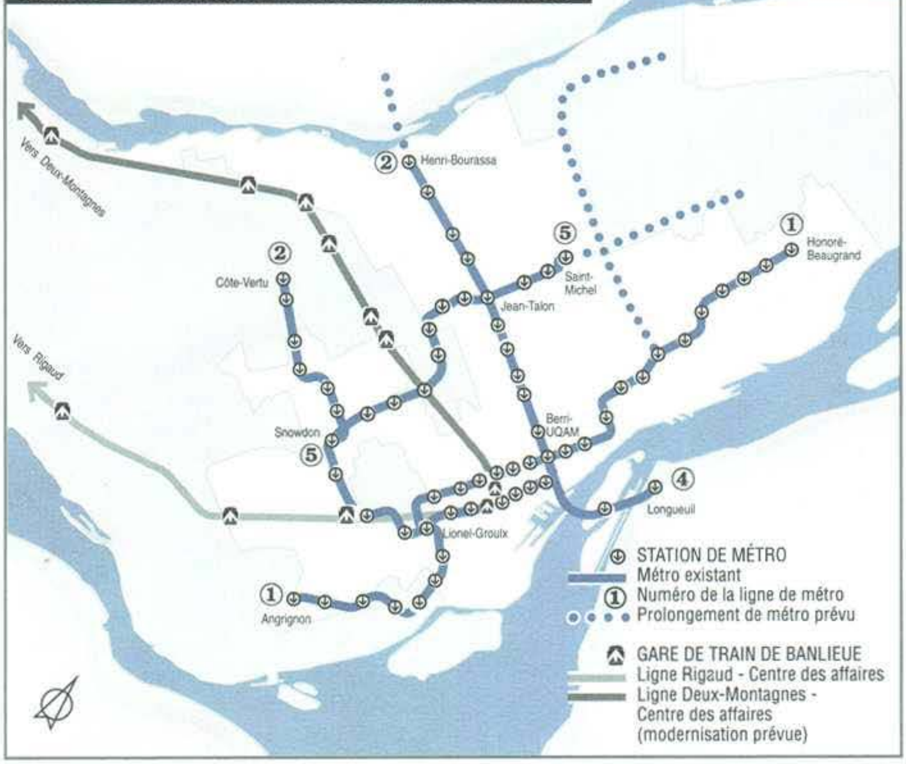
Le métro et les trains de banlieue

Le métro constitue, avec les trains de banlieue, l'armature du réseau de transport collectif de la région métropolitaine. Amorcé il y a près de trente ans, le réseau n'a cessé de se développer pour améliorer la desserte des diverses parties du coeur de la région métropolitaine. Les prolongements suivants ont fait l'objet d'un consensus en 1989 entre le gouvernement du Québec, la CUM et la Ville de Laval (voir le plan 16):

- le prolongement de la ligne 2, au nord de la station Henri-Bourassa jusqu'à Laval, afin de desservir cette municipalité et d'enlever à la station Henri-Bourassa son rôle de terminus et de point de transbordement majeur, qui crée présentement des difficultés autour de la station;
- la construction de la ligne 7, à partir de la station Pie-IX vers Montréal-Nord, et le prolongement de la ligne 5 vers Anjou, ce qui augmentera substantiellement la desserte de la partie est de la CUM et de la ville.

La ligne de train de banlieue «ouest» entre le Centre des affaires et Rigaud a été modernisée au cours des années 80. Il en sera de même, dans les dix ans à venir, pour la ligne de train de banlieue «nord» reliant le Centre des affaires à Deux-Montagnes. Il s'agira de fournir un meilleur service aux usagers et d'augmenter leur nombre en améliorant le matériel roulant et en aménageant, voire en relocalisant les gares. La Ville de Montréal examinera avec intérêt d'autres projets de remise en état du réseau de voies ferroviaires desservant le centre-ville, afin d'accroître la capacité de desserte du train de banlieue.

Plan 16 Les réseaux du métro et des trains de banlieue



Le Plan d'urbanisme prévoit la modernisation de la ligne de train de banlieue «nord» qui se rend jusqu'à Deux-Montagnes, le prolongement des lignes de métro 2 (orange) et 5 (bleue) et la construction d'une nouvelle ligne de métro dans l'axe du boulevard Pie-IX.

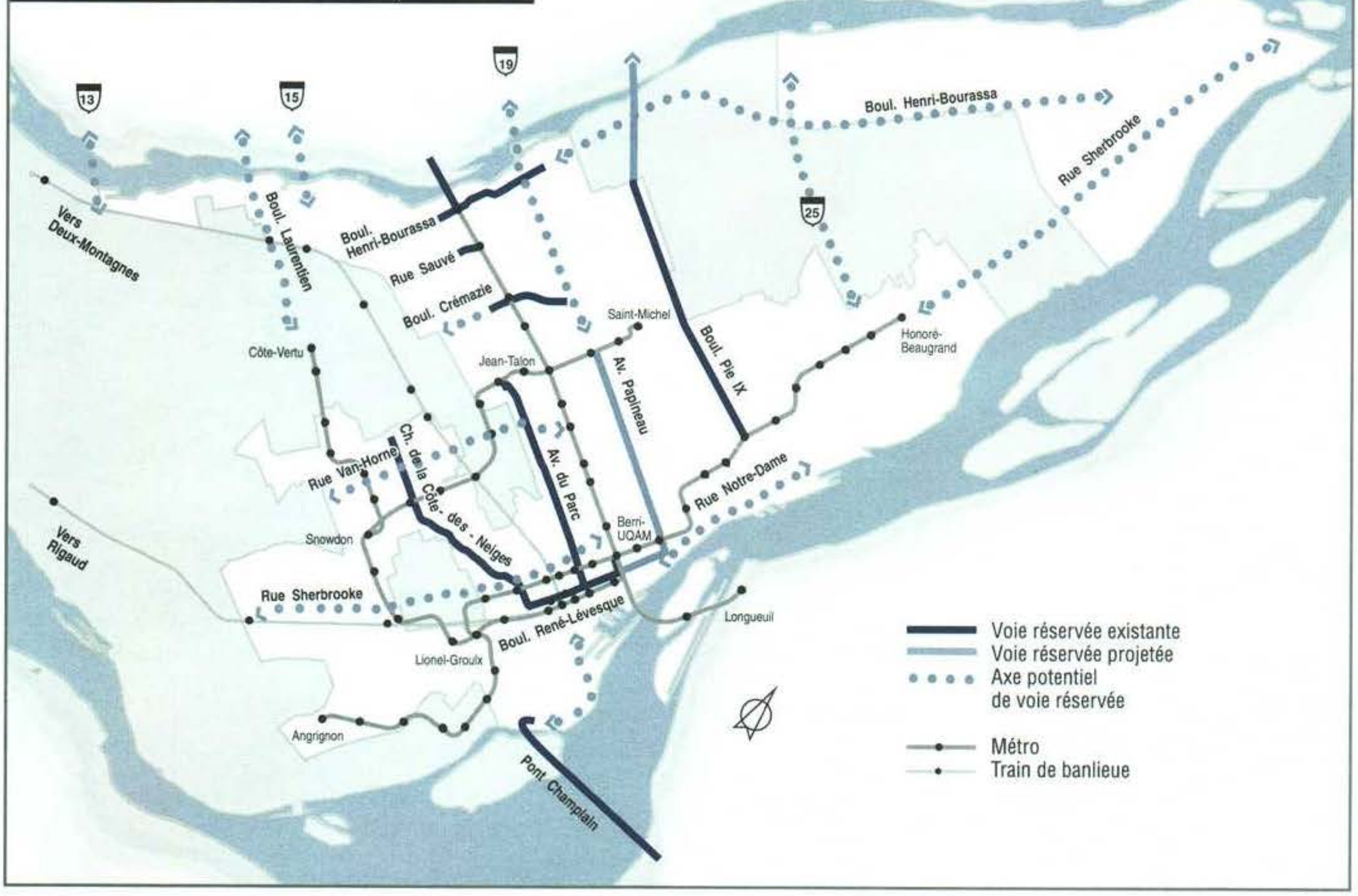
Le transport collectif de surface

Depuis l'ouverture du métro, on considérait que le réseau de transport en commun de surface servait avant tout à alimenter le réseau de métro. Avec le succès de la voie réservée aux autobus sur le pont Champlain, on a pris conscience que le réseau de surface peut être un moyen efficace et relativement peu coûteux de supporter des flux de circulation importants. On a aménagé d'autres voies réservées au transport collectif près de certaines stations de métro pour permettre aux autobus d'éviter des bouchons de circulation. Une voie réservée a également été aménagée sur le boulevard Pie-IX pour répondre aux besoins de déplacements nord-sud dans ce secteur, en attendant que la ligne 7 du métro soit construite. À l'automne 1992, des voies réservées ont été aménagées sur le chemin de la Côte-des-Neiges, l'avenue du Parc et le boulevard René-Lévesque, permettant un lien rapide entre les quartiers centraux et le Centre des affaires.

Le Plan d'urbanisme prévoit l'aménagement de nouvelles voies réservées ainsi que d'autres mesures visant l'amélioration de la circulation des autobus (voir le plan 17), à savoir:

- le prolongement de la voie réservée du boulevard Pie-IX vers Montréal-Nord, Laval et Rivière-des-Prairies afin de mieux desservir ces secteurs, en attendant la construction de la ligne 7 du métro;
- l'aménagement d'une voie réservée dans le corridor de l'avenue Papineau comme complément à la ligne 2 du métro qui est fortement achalandée aux heures de pointe entre les stations Henri-Bourassa et Berri-UQAM;
- la possibilité d'aménager des voies réservées sur le boulevard Laurentien, la rue Sherbrooke, l'avenue Van Horne, la rue Notre-Dame Est et dans l'axe de l'autoroute 25, afin de desservir les stations de métro Côte-Vertu, Honoré-Beaugrand, Sherbrooke, Rosemont et Radisson ou le centre-ville;

Plan 17 Les voies réservées au transport collectif



Le Plan d'urbanisme prévoit l'aménagement de voies réservées au transport collectif (autobus et taxis) dans les corridors identifiés ici. L'aménagement devra être assez souple pour permettre d'utiliser la rue, hors des heures de pointe, à des fins de stationnement de courte durée, particulièrement sur les rues commerciales.

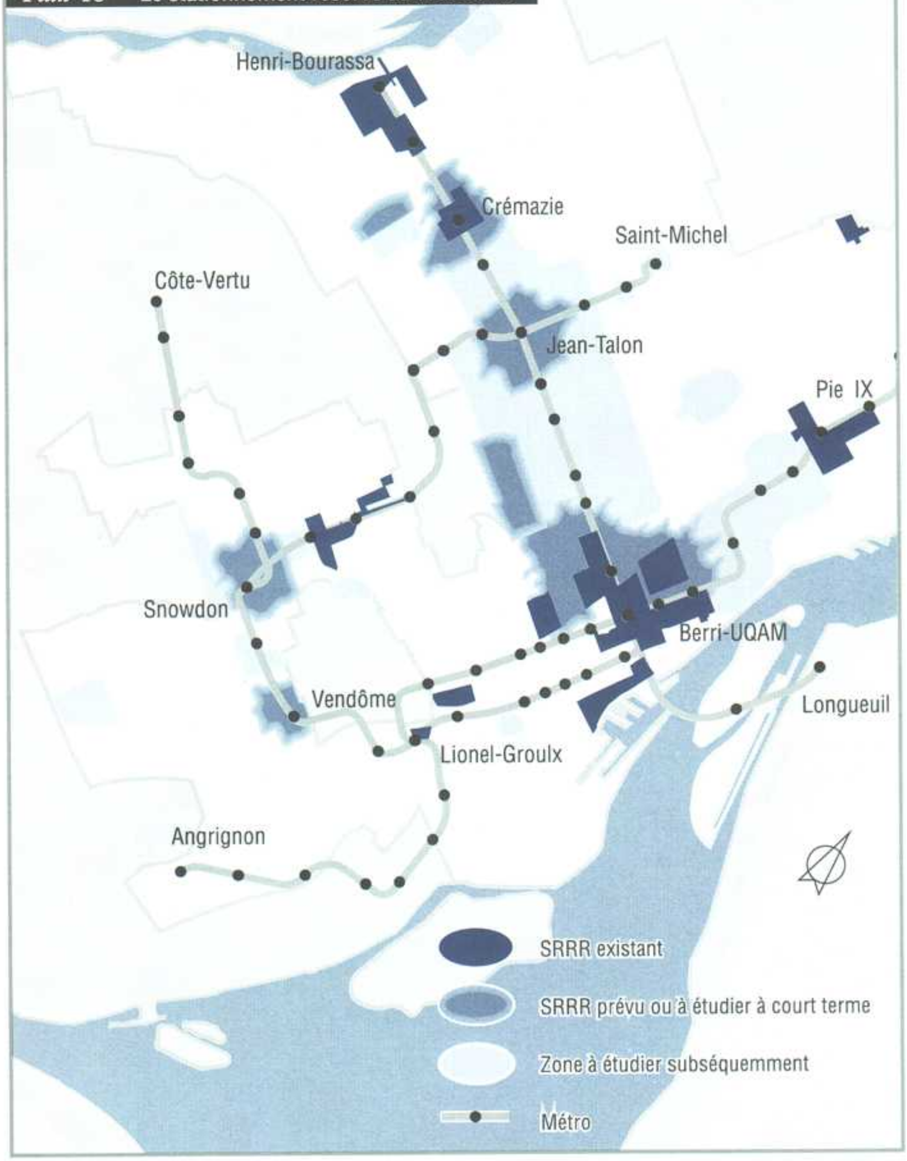
▪ la possibilité d'aménager sur certains ponts de la rivière des Prairies (comme les ponts Viau et Lachapelle et ceux des autoroutes 13, 15 et 19) des voies réservées qui iront jusqu'à des points de raccordement des réseaux de métro ou de train de banlieue, cela en collaboration avec les autorités concernées;

▪ la possibilité de prolonger la voie du pont Champlain sur l'autoroute Bonaventure et jusqu'au coeur du Centre des affaires.

L'aménagement des voies réservées devra permettre, par sa souplesse, d'utiliser la rue pour le stationnement de courte durée, en dehors des heures de pointe, particulièrement sur les rues commerciales. Les voies réservées seront aménagées pour permettre au plus grand nombre d'utilisateurs de se rendre à destination sans faire de correspondance. Ainsi les voies réservées du chemin de la Côte-des-Neiges et de l'avenue du Parc ont été prolongées sur le boulevard René-Lévesque, au cœur du Centre des affaires.

Par ailleurs, la Ville appuiera les mesures de la STCUM et des autres organismes de transport collectif visant à augmenter la régularité et la fiabilité du service ainsi que le confort des usagers. Elle entend éliminer systématiquement et à court terme les entraves à la circulation des autobus le long des rues desservies. Son action portera par exemple sur les véhicules stationnés en infraction et pourra amener l'élimination des saillies de trottoir le long de certaines rues.

Plan 18 Le stationnement réservé aux résidents



Le stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) sera appliqué dans les années à venir dans un nombre croissant de secteurs où les résidents et les non-résidents sont en concurrence pour un nombre limité de places de stationnement sur rue : abords des stations de métro, pôles d'emploi, d'enseignement ou de divertissement.

Les stationnements d'échange

Les stationnements d'échange servent de point de transbordement entre l'automobile privée et le transport collectif. On va en automobile de son domicile au stationnement d'échange, où l'on abandonne son véhicule pour la journée afin d'emprunter le transport collectif et de poursuivre son trajet vers son lieu de travail ou d'étude. Les stationnements d'échange permettent donc d'accroître l'utilisation du transport collectif par les résidents des secteurs peu ou pas desservis par le transport collectif local. Ils aident à diminuer le nombre de véhicules stationnés pour toute la journée à proximité des lieux de travail et d'étude, ainsi qu'à réduire la circulation de transit à travers la ville. La Ville prévoit:

▪ une tarification des places de stationnement d'échange afin d'inciter ceux qui le peuvent à utiliser l'autobus plutôt que leur automobile pour se rendre au métro ou au train de banlieue;

▪ une localisation des stationnements d'échange en amont des points de congestion de la circulation (dont les ponts) puisque, une fois ces points passés, il est très tentant de poursuivre son chemin en automobile jusqu'à sa destination finale;

▪ pour les stationnements d'échange localisés sur le territoire de la ville, un aménagement correct devra permettre une intégration à l'environnement bâti; de plus, on accordera la priorité aux projets de développement de ces sites: cela signifie que les stationnements d'échange localisés sur le territoire montréalais sont tous temporaires et ne demeureront qu'en attendant le développement de leur site à d'autres fins.

Le stationnement

Les interventions de la Ville en matière de stationnement comprennent la réglementation du stationnement sur rue, l'imposition d'un nombre minimal de places de stationnement dans les constructions privées et l'exploitation de stationnements municipaux. Elles obéiront bientôt à une politique de stationnement qui traduira la volonté municipale de privilégier l'utilisation du transport collectif.

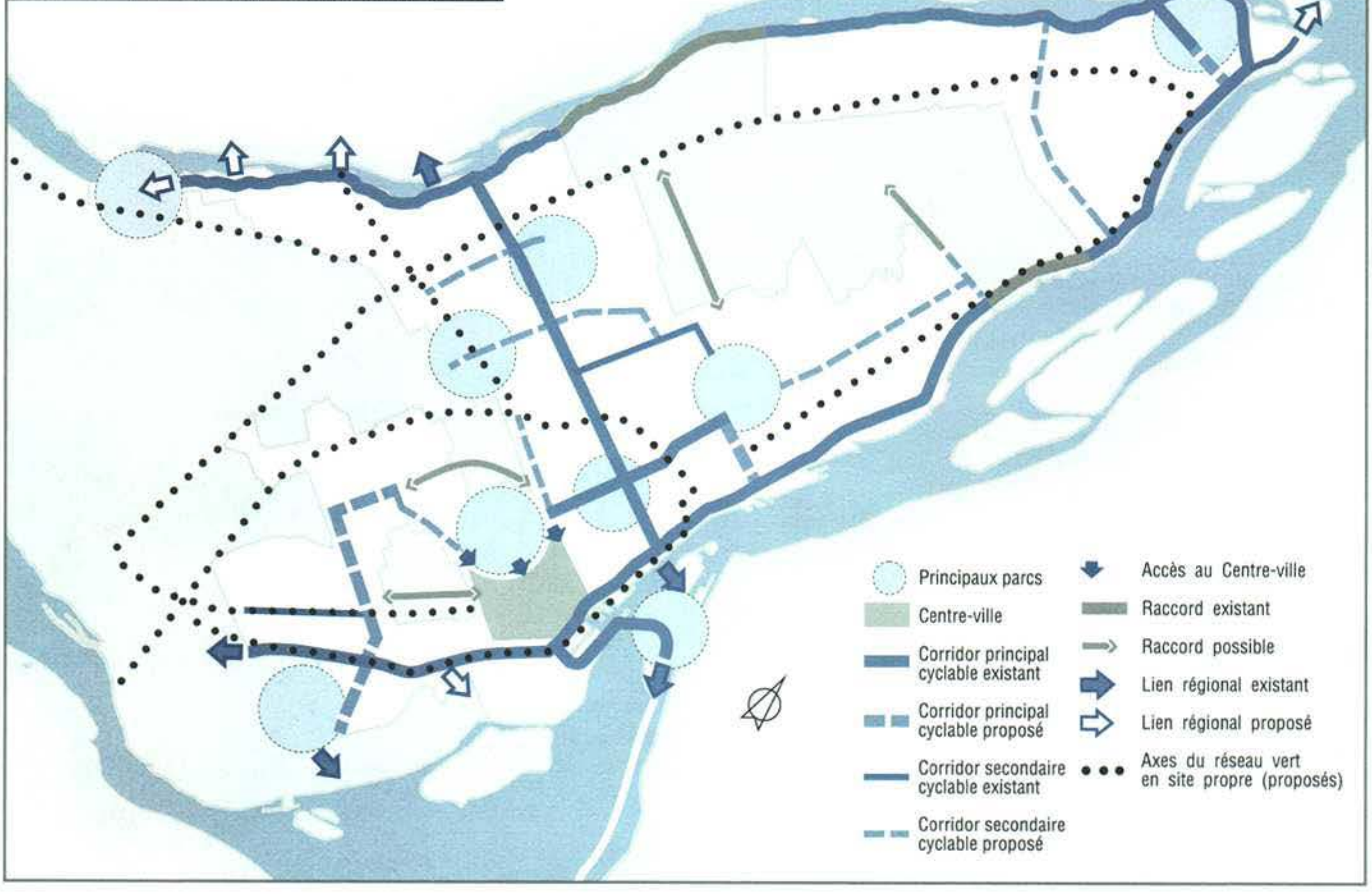
Ainsi, dans les secteurs non résidentiels, on privilégiera le stationnement de courte durée. Celui-ci répond aux besoins des personnes qui viennent pendant quelques heures pour des courses ou des rendez-vous précis et non aux travailleurs du secteur qui souhaiteraient garer leur véhicule pour toute la journée. On révisera les exigences réglementaires municipales relatives au nombre de places de stationnement dans les nouvelles constructions en fonction d'une proportion croissante de travailleurs utilisant le transport collectif pour se rendre au travail.

Dans les secteurs résidentiels, tel que mentionné au chapitre 3.1 sur l'habitation et les milieux résidentiels, les exigences quant au nombre de places de stationnement dans les constructions neuves seront révisées afin de mieux répondre aux besoins actuels des résidents de Montréal. Dans le même but et comme on le mentionne aussi au chapitre 3.1, le stationnement sur rue réservé aux résidents (SRRR) sera appliqué au cours des années à venir dans un nombre croissant de secteurs résidentiels (voir le plan 18).

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Appuyer la réalisation du prolongement de la ligne 2 (orange) du métro au nord de la station Henri-Bourassa jusqu'à Laval, la construction de la ligne 7 à partir de la station Pie-IX vers Montréal-Nord, de même que le prolongement de la ligne 5 (bleue) vers Anjou.
- Appuyer la modernisation de la ligne du train de banlieue reliant le Centre des affaires à Deux-Montagnes.
- Appuyer la réalisation des projets de voies réservées et de mesures préférentielles au transport collectif identifiés dans le plan 17.
- Appuyer les mesures de la STCUM et des autres organismes de transport collectif visant à augmenter la régularité et la fiabilité du service ainsi que le confort des usagers, ce qui comprend l'élimination systématique et à court terme des entraves à la circulation des autobus

Plan 19 **Les corridors des voies cyclables**



La Ville entend compléter le réseau de voies cyclables sur son territoire en fonction des corridors principaux et secondaires qui sont illustrés ici. Les déplacements à vélo seront aussi possibles dans le parcours polyvalent que sera le réseau vert proposé.

le long de l'ensemble des rues desservies.

- Appuyer l'aménagement de stationnements d'échange répondant aux critères de la Ville:
  - tarification des places de stationnement;
  - localisation en amont des points de congestion de la circulation;
  - intégration à l'environnement urbain;
  - priorité au développement du territoire.
- Mettre en oeuvre une politique de stationnement qui privilégiera le stationnement de courte durée dans les secteurs non résidentiels et qui mènera à une révision des exigences réglementaires municipales relatives au nombre de places de stationnement dans les nouvelles constructions.

OBJECTIF 39

Faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes et assurer leur sécurité

La marche est le moyen de locomotion le plus utilisé. Le vélo, de son côté, connaît une popularité grandissante tant à des fins utilitaires que récréatives. L'amélioration de la qualité de l'environnement urbain passe donc par un accroissement de la sécurité des piétons et des cyclistes.

La sécurité des piétons n'est traitée ici que dans ses conflits avec la circulation des véhicules (y compris les vélos). Une attention particulière sera portée par la Ville :

- aux croisements des voies de circulation principales et secondaires (voir le plan 21);
- aux croisements avec des voies cyclables;
- aux secteurs situés à proximité d'écoles et d'institutions pour personnes âgées.

Par ailleurs, des mesures innovatrices seront envisagées pour des situations particulières: aménagement de refuges pour piétons au milieu des rues très larges, installation de feux permettant la traversée des piétons entre deux intersections lorsqu'elles sont très espacées, etc. D'autres mesures verront aussi à faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées visuellement, principalement sur les artères commerciales, dans les parcs et lieux publics et, en collaboration avec la STCUM, dans le réseau de transport en commun.

Conformément à sa politique «vélo», la Ville considère que l'usage de la bicyclette comme moyen de transport ou comme mode de loisir exige des mesures particulières pour diminuer les risques d'accidents.

La Ville entend compléter le réseau de voies cyclables en fonction des choix suivants:

- viser une fonction à la fois récréative et utilitaire du réseau;
- établir des voies cyclables entre les destinations importantes: grands parcs, grandes institutions d'enseignement, grandes zones d'emploi;
- intégrer le réseau montréalais à ceux des municipalités voisines;
- minimiser l'impact des aménagements sur le milieu urbain.

Les corridors des voies cyclables principales (existantes et prévues) sont présentés au plan 19. À certains endroits, il est possible que le réseau des voies cyclables et le réseau vert (traité au chapitre 4.2) coïncident.

Par ailleurs, la Ville entend intervenir pour assurer un nombre minimum de places de stationnement pour les vélos à proximité des destinations importantes.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Prévoir un nombre accru de lanternes-piétons sur les feux de signalisation des rues très fréquentées et ajuster les cycles des feux de circulation pour qu'ils correspondent mieux au temps de traversée des piétons.
- À la lumière des recommandations du Comité de vigie des besoins des personnes handicapées, élaborer des critères et des mesures pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite et des personnes handicapées visuellement, principalement sur les artères commerciales, dans les parcs et lieux publics et, en collaboration avec la STCUM, dans le réseau de transport en commun.
- Faciliter, par la fermeture temporaire de rues, la circulation des piétons lors des manifestations culturelles, des fêtes de quartier, des regroupements, etc.
- Compléter le réseau de voies cyclables en fonction des corridors figurant au plan 19 et des liens identifiés dans les plans directeurs d'arrondissement.
- Prévoir des stationnements pour les vélos notamment en exigeant un nombre minimal de places dans tous les stationnements pour automobiles; aménager des stationnements pour les vélos aux abords des principales stations de correspondance du réseau de transport collectif et dans les grands parcs, ainsi que sur les artères commerciales, en concertation avec les commerçants.

OBJECTIF 40

Assurer une circulation efficace des camions et faciliter la livraison des marchandises

Le développement des activités économiques, et particulièrement des secteurs industriels, exige que les sites concernés soient facilement accessibles par camion.

La Ville vise à concentrer le transit de camions intermunicipal et municipal sur les voies principales de camionnage définies dans le plan 20. Des mesures seront prises pour augmenter la fluidité de la circulation, particulièrement celle des camions sur ces voies. On informera les camionneurs des itinéraires que la Ville leur réserve. Par ailleurs, les voies secondaires de camionnage qui relient les secteurs industriels aux voies principales de camionnage figurent dans les plans directeurs d'arrondissement.

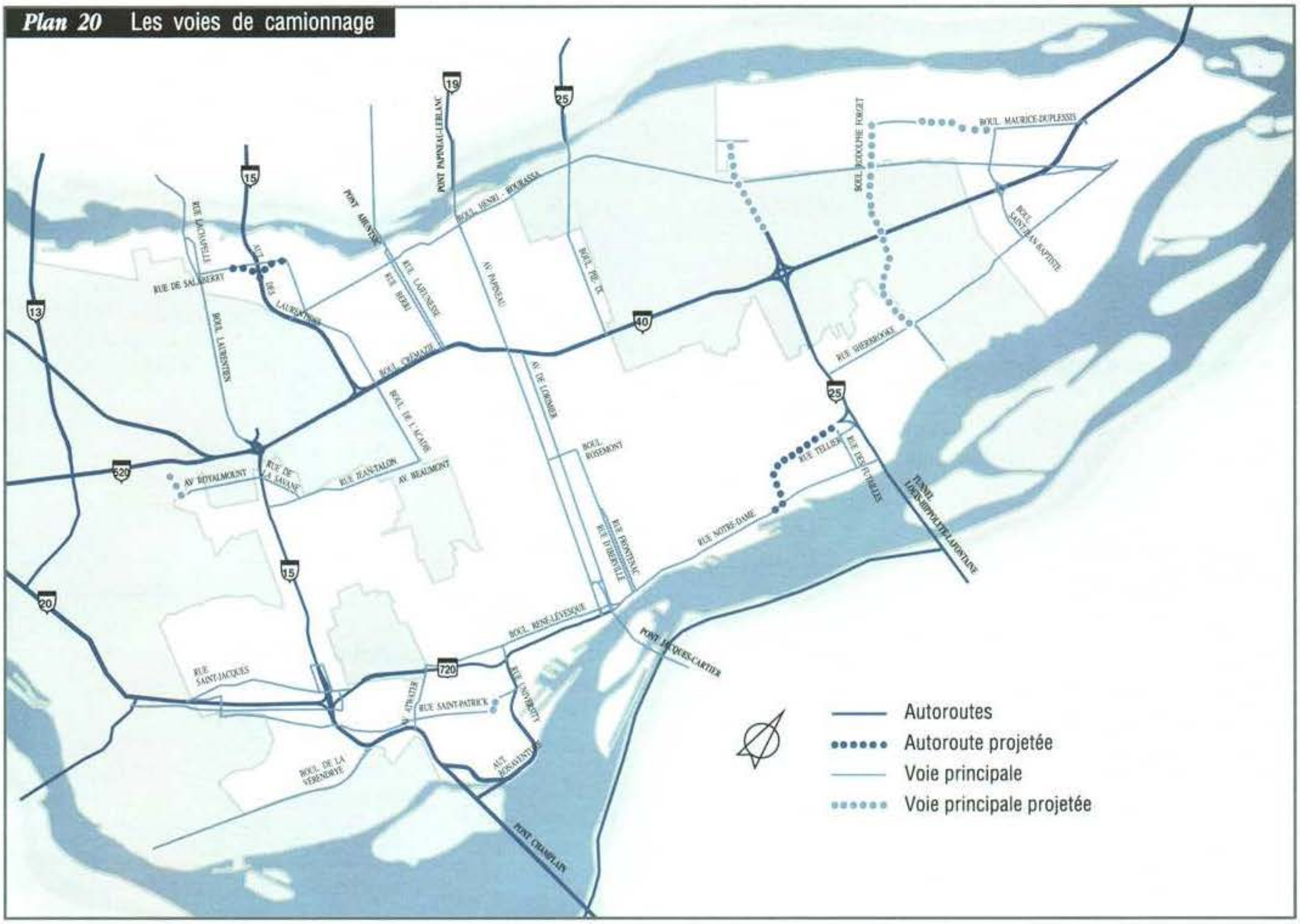
Ces voies de transit de camionnage (voies principales et secondaires) servent à canaliser la circulation des camions qui doivent traverser la ville ou un quartier. Il sera permis par ailleurs aux camions, appelés à desservir les commerces ou des secteurs résidentiels, d'emprunter d'autres rues pour accéder à ces lieux.

Certains raccordements locaux seront nécessaires et l'on devra compléter le réseau des autoroutes et des grandes artères de l'île de Montréal. Des nouveaux liens routiers faciliteront non seulement la circulation des camions mais permettront aussi de mieux desservir certains secteurs en transport collectif; ils permettront aux automobilistes d'avoir des trajets plus directs qui contribueront à éliminer le transit sur les rues résidentielles locales (voir l'objectif 41).

Par ailleurs, il est important de réglementer correctement le transport des matières dangereuses qui obéit présentement à des règles minimales. La Ville collaborera à cet effet avec le gouvernement fédéral qui est responsable de la question.

Le plan de circulation de chaque arrondissement traitera de la desserte par camion des artères commerciales depuis les voies de camionnage. Mais la Ville continuera de faciliter la livraison des marchandises sur les artères commerciales pertinentes en réservant à cette fin des places de stationnement sur rue pendant certaines heures de la journée.

Plan 20 Les voies de camionnage



La Ville vise à concentrer le transit de camions sur les autoroutes et les voies principales de camionnage identifiées ici de façon préliminaire. Les voies secondaires de camionnage qui relient les secteurs industriels aux voies principales de camionnage sont proposées dans chacun des plans d'arrondissement.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

- Concentrer sur les voies principales de camionnage définies dans le plan 20 le transit municipal et intermunicipal des camions.
- Afin de soutenir le développement des secteurs industriels concernés, réaliser en priorité les travaux routiers suivants:
  - remplacer le tunnel Wellington par un pont afin de mieux relier les abords du canal de Lachine au Centre des affaires;
  - réaménager le boulevard Henri-Bourassa dans Rivière-des-Prairies.
- Appuyer la réalisation des projets suivants:
  - raccorder l'autoroute Ville-Marie à l'autoroute 25;
  - prolonger l'autoroute 25 en boulevard urbain jusqu'au boulevard Perras.
- Réaliser, au moment opportun, les voies nécessaires dans:
  - le Technoparc;
  - le secteur «Blue Bonnets».
- Collaborer avec le gouvernement fédéral relativement à la gestion du transport des matières dangereuses.
- Réserver sur les artères commerciales pertinentes, à certaines heures de la journée et lorsque la demande le justifie, des places de stationnement sur rue pour la livraison.

OBJECTIF 41

Réduire l'impact de la circulation et du stationnement sur l'environnement urbain

La circulation génère des nuisances importantes dans le milieu urbain, qu'il s'agisse de la circulation de transit sur des rues résidentielles locales, de l'impact des autoroutes, de la livraison des marchandises, etc. Il en va de même pour les stationnements qui occupent d'importants espaces de façon peu productive.

La circulation de transit

La circulation de transit sur les rues résidentielles locales entraîne des problèmes de bruit et de poussière pour les riverains et rend ces rues dangereuses. La grille des rues montréalaises a une forme orthogonale qui facilite la circulation automobile par les rues locales, même pour le transit. Le Plan d'urbanisme vise à concentrer la circulation de transit sur les autoroutes et les voies de circulation principales afin de réduire son impact sur les quartiers résidentiels. Les mesures favorisant l'utilisation du transport collectif devraient en plus contribuer à réduire le nombre de véhicules en transit aux heures de pointe.

Les voies de circulation principales figurent au plan 21 et chaque plan directeur d'arrondissement indique les voies secondaires qui relient les rues locales aux voies principales. Ces rues locales n'apparaissent pas dans le Plan d'urbanisme mais comprennent les rues qui ne sont pas identifiées comme voies principales ou secondaires. Pour les rues locales à vocation résidentielle, le Plan d'urbanisme vise:

- l'élimination de la circulation de transit;
- l'élimination du camionnage (sauf pour desservir directement les résidents de la rue);
- la réduction de la limite de vitesse à 30 km/h, la limite généralement en vigueur étant de 50 km/h.

Ces objectifs seront traduits notamment par un plan de circulation particulier à chaque arrondissement. Rappelons aussi qu'en fonction de l'objectif 40, le camionnage sera canalisé sur des voies désignées à cette fin.

Les nuisances causées par les autoroutes

Les autoroutes et les autres infrastructures routières majeures ont souvent été implantées en milieu déjà bâti. Paradoxalement, ces grandes voies de circulation constituent souvent d'importantes barrières sur le plan local. C'est le cas de l'autoroute Ville-Marie adjacente au Vieux-Montréal ainsi que des autoroutes Décarie et Métropolitaine.

Les autoroutes génèrent du bruit et des poussières à un niveau souvent inacceptable. La Ville entend, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, remédier à cette situation par les mesures appropriées.

Les stationnements

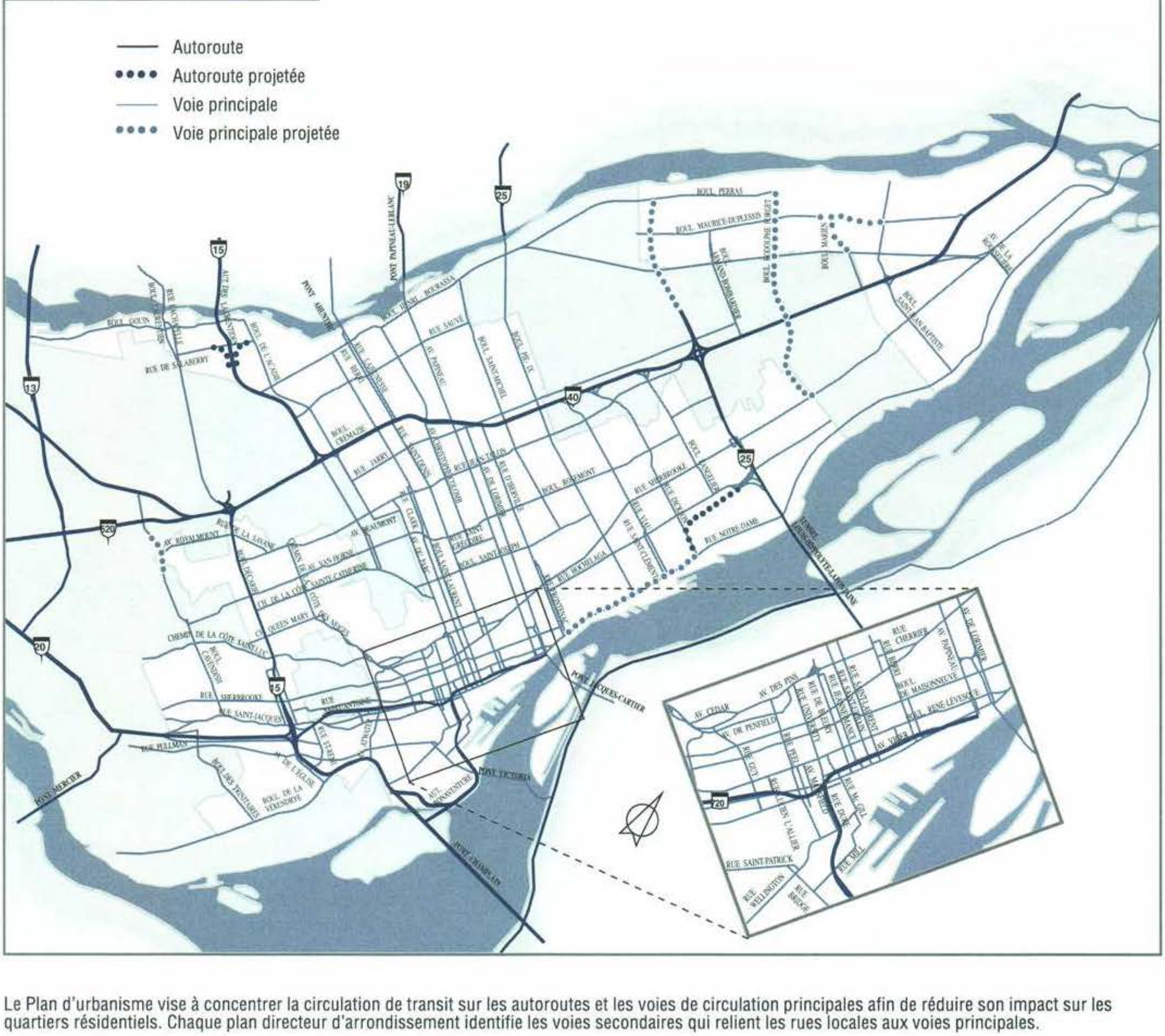
Malgré certains aménagements paysagers obligatoires, les stationnements de surface sont fort inesthétiques lorsqu'ils brisent la continuité du bâti. Les normes relatives à l'aménagement des stationnements de surface doivent donc être revues et on doit encourager au besoin la construction de stationnements en sous-sol ou en structures étagées qui soient bien intégrés à l'environnement urbain. Dans l'arrondissement Ville-Marie, l'utilisation de nombreux terrains vacants comme stationnements de surface contribue à retarder la construction d'immeubles, en plus de réduire la qualité de l'environnement urbain.

STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

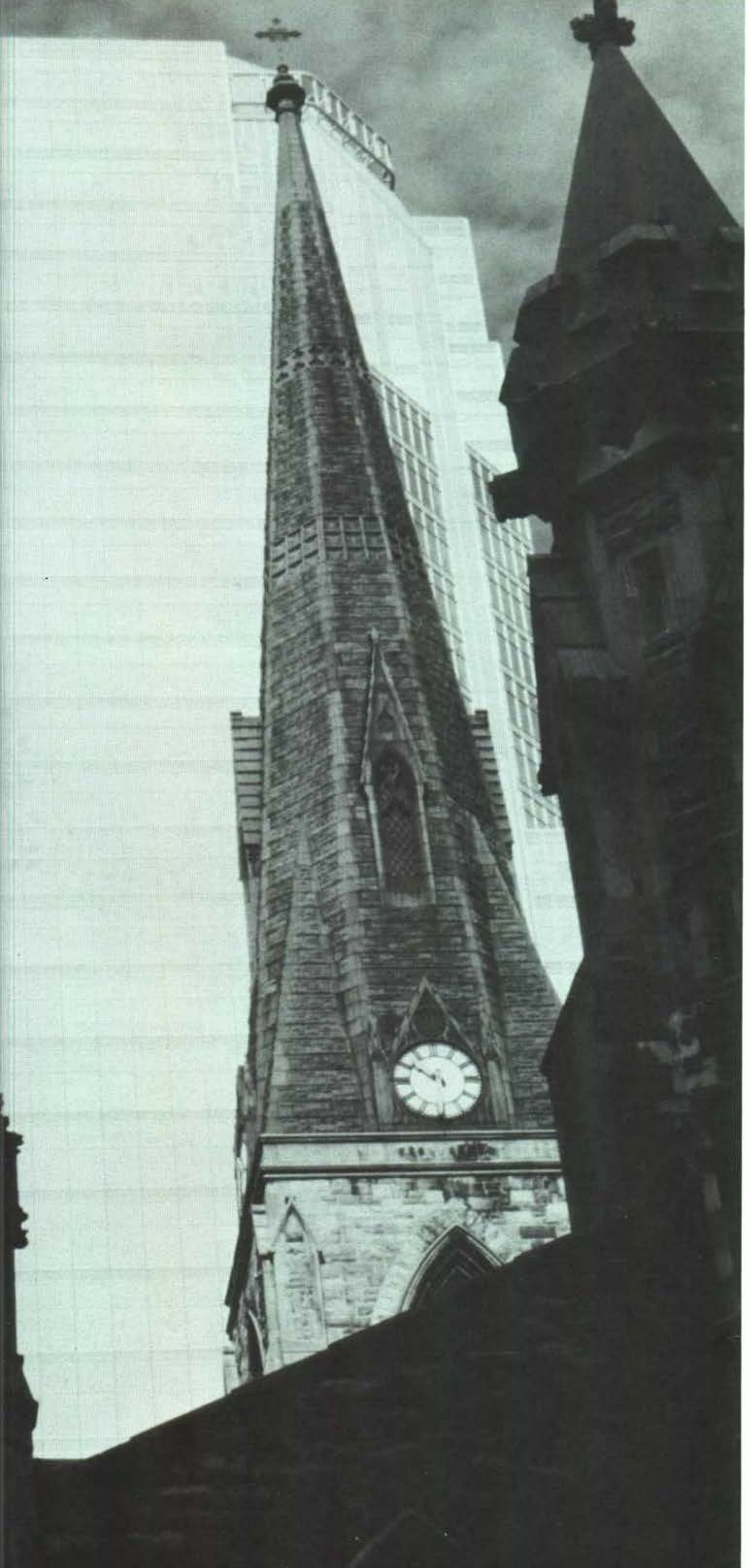
- Canaliser la circulation de transit (y compris les camions) vers le réseau autoroutier et les voies principales de circulation (voir le plan 21).
- Éliminer la circulation de transit et le camionnage des rues résidentielles locales et y réduire la limite de vitesse permise à 30 km/h.
- Prendre, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, des mesures de traitement acoustique aux abords des autoroutes situées à proximité de secteurs résidentiels comme les autoroutes Décarie et Métropolitaine.

- Remédier aux coupures du tissu urbain causées par:
  - les autoroutes Ville-Marie, Bonaventure, Métropolitaine et Décarie;
  - l'échangeur «avenue des Pins/avenue du Parc»;
  - les accès au pont Jacques-Cartier.
- Éviter de répéter de telles coupures du tissu urbain, notamment lors du prolongement de l'autoroute 25.
- Réglementer l'aménagement et l'implantation des stationnements de façon à ce qu'ils s'intègrent adéquatement au tissu urbain.
- Permettre, au besoin, les stationnements en sous-sol ou les structures étagées intégrées à l'environnement.
- Éliminer graduellement dans l'arrondissement Ville-Marie les stationnements commerciaux de surface, tant municipaux que privés, et ne plus en autoriser de nouveaux.

Plan 21 **Les voies de circulation**



Le Plan d'urbanisme vise à concentrer la circulation de transit sur les autoroutes et les voies de circulation principales afin de réduire son impact sur les quartiers résidentiels. Chaque plan directeur d'arrondissement identifie les voies secondaires qui relient les rues locales aux voies principales.



La mise en œuvre du Plan d'urbanisme

Le Plan d'urbanisme établit les grandes orientations et les objectifs de la Ville en matière d'aménagement et de développement urbains. Il représente donc une vision globale et un engagement de l'Administration municipale.

Le présent chapitre décrit comment la Ville mettra en oeuvre son Plan d'urbanisme par:

- le contrôle qu'elle exerce sur le développement urbain;
- ses diverses interventions et investissements;
- des travaux de planification urbaine subséquents à l'adoption du Plan d'urbanisme.

6.1

L'encadrement réglementaire du développement urbain

Par le biais des permis de construction, d'occupation et de démolition, la Ville contrôle l'évolution du développement urbain sur son territoire. Ce contrôle s'exerce à travers différents instruments d'urbanisme, en particulier la réglementation de zonage. L'adoption du Plan d'urbanisme amènera une révision complète du zonage, aujourd'hui désuet sur des portions importantes du territoire de la ville.

En fait, l'élaboration du Plan d'urbanisme, qui permet à la Ville d'établir ses objectifs de développement et d'aménagement, en concertation avec le milieu, constitue la première étape de la refonte et de la révision du zonage montréalais. Cette opération sera terminée dans un délai de deux ans suivant l'adoption du Plan par le Conseil municipal. Un projet de règlement de zonage, couvrant l'ensemble du territoire de la Ville, sera alors soumis à une consultation publique locale dans chaque arrondissement.

Cette révision de la réglementation de zonage s'appuiera sur les résultats de l'opération de consultation sur le cadre réglementaire amorcée dans l'arrondissement Ville-Marie (dont le Plan directeur a été finalisé en octobre 1990). De plus, une nouvelle procédure d'approbation de projets a été adoptée par le Conseil municipal en mars 1992.

Tous ces éléments réunis mèneront à un nouvel équilibre entre les instruments d'urbanisme normatifs et discrétionnaires. D'ici l'adoption du zonage révisé, des mesures intérimaires appropriées s'appliquent de façon à éviter les gestes contradictoires au contenu du Plan d'urbanisme.

Les instruments d'urbanisme devront être conformes aux éléments suivants du Plan d'urbanisme:

- les orientations, les objectifs et les stratégies relatifs à l'ensemble de la ville et à chacun des arrondissements;
- les orientations et les paramètres d'encadrement réglementaire, c'est-à-dire l'affectation du sol et les limites de hauteur et de densité ainsi que les textes explicatifs connexes.

Ces derniers éléments sont abordés ci-dessous de même que les différents instruments d'urbanisme à la disposition de la Ville.

Les orientations et les paramètres d'encadrement réglementaire

Les paramètres d'encadrement réglementaire comprennent l'affectation du sol, qui définit la vocation future des diverses parties du territoire, et les limites de hauteur des bâtiments et les limites de densité de construction, qui permettent de contrôler la forme bâtie ainsi que l'intensité des activités urbaines. (Les plans indiquant l'affectation du sol et les limites de hauteur et de densité sont insérés dans les plans directeurs d'arrondissement.)

L'affectation du sol et les limites de hauteur et de densité découlent de l'ensemble des orientations et des objectifs fixés par le Plan d'urbanisme. Pour la majeure partie du territoire de la ville, il s'agit de confirmer la situation existante en assurant une intégration harmonieuse des nouvelles activités et constructions. Pour les secteurs où il souhaite des changements, (y compris les grands espaces vacants), le Plan d'urbanisme spécifie les normes applicables en matière d'activités, de hauteur des bâtiments et de densité de construction.

Les catégories d'affectation du sol appliquées dans l'ensemble des arrondissements sont les suivantes:

- habitation;
- commerce (en distinguant le commerce lourd et la mixité commerce/habitation);
- industrie (en distinguant l'industrie légère et l'industrie lourde);
- activités multiples;
- équipement collectif et institutionnel;
- parc et lieu public;
- grande emprise et infrastructure.

Le contrôle des limites de hauteur et de densité permet d'encadrer la forme urbaine et de déterminer l'intensité des activités urbaines sur le territoire. À cette fin, les plans de limites de hauteur et de densité indiquent les paramètres en fonction desquels la réglementation de zonage viendra préciser les hauteurs et les densités effectivement autorisées dans chaque secteur.

Douze catégories qui combinent à la fois des hauteurs minimum et maximum et une densité maximum ont été définies pour l'ensemble des arrondissements, exception faite de l'arrondissement Ville-Marie (voir le tableau 6). La densité indiquée correspond au rapport entre la superficie de plancher d'un immeuble et celle du terrain sur lequel il est érigé. Par ailleurs, afin d'illustrer l'intensité du développement des activités urbaines, le plan des limites de hauteur et de densité distingue cinq différents niveaux d'intensité qui s'appliquent aux divers secteurs en fonction de la nature des constructions et des activités.

L'approche retenue quant au contrôle des hauteurs et des densités permet de distinguer, à l'échelle d'un arrondissement, deux types de secteurs: ceux au cadre bâti relativement homogène, où l'on désire maintenir les limites de hauteur et de densité existantes, et les secteurs dont les limites de hauteur et de densité ont été révisées dans le cadre de l'élaboration du Plan d'urbanisme.

Par ailleurs, les plans des limites de hauteur et de densité n'indiquent aucun paramètre pour les propriétés identifiées par une affectation «équipement collectif et institutionnel» ou «parc et lieu public». Dans le cas des propriétés institutionnelles, le zonage révisé correspondra au bâti actuel mais toute limite de hauteur et de densité établie à la suite d'un accord de développement sera réputée conforme au Plan d'urbanisme. La nature et la portée des accords de développement sont présentées au chapitre 3.3 du présent document. Dans le cas des parcs et des lieux publics, le plan des limites de hauteur et de densité traduit ainsi la volonté de la Ville de consacrer la vocation de ces espaces et d'y interdire, de façon générale, toute construction qui ne serait pas reliée aux activités qui s'y déroulent.

Le zonage établira les occupations et la forme bâtie autorisées dans chaque portion du territoire de façon plus précise que les plans d'affectation du sol et de limites de hauteur et de

Tableau 5 Les catégories d'affectation du sol

Catégorie	Objectifs du plan d'urbanisme	Description des aires et des usages dominants	Autres usages autorisés	Note
HABITATION	Créer des milieux de vie résidentiels de qualité en : - éliminant les incompatibilités d'usages - favorisant l'accessibilité aux services de base pour les résidents	Secteurs à vocation résidentielle	Commerces et services d'appoint Équipements collectifs locaux et lieux de culte (lorsque autorisés par le zonage) Bureaux et certains ateliers d'artiste / d'artisan à domicile Parcs et lieux publics locaux Services d'utilité publique	Dans les secteurs résidentiels ne seront permis que les types d'usages qui ne génèrent aucune nuisance pour le voisinage; la dominance résidentielle devra être assurée par le zonage qui précisera les types, la proportion et les conditions d'implantation des autres usages autorisés
COMMERCE		Rues ou secteurs comportant des usages commerciaux et de services		
Commerce - Habitation	Assurer une desserte commerciale adéquate de biens et de services de base pour les résidents Contrôler l'intensité du développement commercial le long de certaines rues afin de favoriser l'intégration harmonieuse des activités au tissu urbain et de protéger les logements	Rues commerciales comportant une fonction résidentielle importante	Habitation Bureaux publics et privés Équipements collectifs et institutionnels Parcs et lieux publics Services d'utilité publique	Dans les secteurs commerce-habitation et commerce: le plan d'affectation du sol précise les portions de rues où la continuité commerciale est obligatoire au niveau du rez-de-chaussée l'occupation commerciale aux étages supérieurs des bâtiments est précisée dans les plans directeurs en tenant compte du caractère de chaque portion de l'artère
Commerce	Consolider et maintenir le dynamisme des activités commerciales	Rues ou secteurs commerciaux où les activités commerciales et de services sont prédominantes ou exclusives (ex.: centres commerciaux, marchés publics)	Habitation Bureaux publics et privés Équipements collectifs et institutionnels Parcs et lieux publics Services d'utilité publique	le zonage précisera les règles particulières s'appliquant aux bâtiments dont l'architecture ne permet pas l'occupation résidentielle
Commerce lourd	Assurer une meilleure intégration des « commerces lourds » au tissu urbain	Rues ou secteurs regroupant des activités à caractère mi-commercial et mi-industriel d'insertion difficile qui nécessitent de grandes surfaces pour leur implantation ou qui génèrent des nuisances pour le voisinage	Habitation Bureaux publics et privés Certains commerces de vente au détail et établissements liés à la restauration et au divertissement Parcs et lieux publics Certains types d'industries légères Services d'utilité publique	Le zonage devra préciser les normes d'aménagement s'appliquant aux secteurs de commerce lourd afin d'améliorer l'interface avec les occupations avoisinantes
ACTIVITÉS MULTIPLES	Permettre la présence de secteurs multi-fonctionnels sur le territoire Favoriser le développement de pôles d'activités économiques et de services	Secteurs comportant une mixité d'occupations variant selon l'aire d'affectation (habitation, commerce, bureau, industrie, équipements collectifs, etc.)	Variable en fonction des aires d'affectation	Pour chacune des aires d'affectation « activités multiples », le zonage précisera les types d'usages autorisés et les conditions d'implantation en fonction des orientations réglementaires formulées dans les plans directeurs.
GRANDE EMPRISE ET INFRASTRUCTURE	Permettre l'implantation de services d'utilité publique offrant certains services nécessaires à la collectivité	Terrains et constructions servant à l'exercice de services publics (ex.: principales gares de triage, principaux postes d'Hydro-Québec, cours de voirie, aqueduc, usine d'épuration des eaux usées)	Certains types de constructions visant à permettre le fonctionnement des activités d'utilité publique Certaines entreprises à caractère industriel liées à une activité d'utilité publique Parcs et lieux publics	Le zonage précisera pour chacune des aires d'affectation les autres usages autorisés et les conditions d'implantation s'y rapportant

suite à la page suivante

Tableau 5 Les catégories d'affectation du sol (suite)

Catégorie	Objectifs du plan d'urbanisme	Description des aires et des usages dominants	Autres usages autorisés	Note
INDUSTRIE		Secteurs destinés aux usages industriels et para-industriels		
Industrie légère	Minimiser les impacts environnementaux des activités industrielles sur les quartiers résidentiels Permettre le développement de secteurs industriels en restructuration et de nouvelles aires industrielles	Secteurs comportant des activités industrielles et para-industrielles créant des nuisances minimes sur l'environnement Secteurs qui côtoient de très près les zones résidentielles et qui n'offrent pas d'espace permettant d'aménager des zones tampons	Bureaux administratifs associés à l'activité industrielle Commerces et services nécessaires à la desserte des travailleurs et des entreprises, incluant certains types de bureaux Parcs et lieux publics Services d'utilité publique	La dominance industrielle devra être assurée par le zonage qui précisera, pour chacune des zones, les types, la proportion et les conditions d'implantation des autres usages autorisés
Industrie	Consolider et préserver la vocation des aires industrielles fonctionnelles et développer de nouveaux espaces industriels	Secteurs comportant des activités industrielles et para-industrielles pouvant créer des nuisances sur le milieu urbain environnant Secteurs séparés des zones résidentielles par des barrières physiques (voies ferrées, voies publiques ou zones tampons)	Bureaux administratifs et salles de montre associés à l'activité industrielle Commerces, bureaux et services nécessaires à la desserte des travailleurs et des entreprises. Industries légères Certains services reliés à l'automobile (ateliers d'entretien et de réparation, de peinture et de carrosserie, etc.) Parcs et lieux publics Services d'utilité publique	Le zonage précisera les types d'usages autorisés et les conditions d'implantation afin d'éviter un étalement anarchique de ces activités dans les zones industrielles
Industrie lourde	Délimiter de façon très précise les secteurs pouvant accueillir les activités industrielles « lourdes » en vue de minimiser leurs impacts environnementaux	Secteurs comportant des activités industrielles susceptibles de nuire fortement à l'environnement Secteurs séparés des zones résidentielles par des barrières physiques importantes (voies ferrées, autoroutes) ou des zones de transition	Entrepôts (si compatibles avec activités industrielles permises) Services d'utilité publique	Le zonage précisera certaines normes devant être respectées par les entreprises afin de minimiser les nuisances occasionnées par leur activité
ÉQUIPEMENT COLLECTIF ET INSTITUTION-NEL	Assurer une desserte adéquate en équipements collectifs au sein des quartiers Consolider et soutenir le développement des activités institutionnelles	Secteurs regroupant des usages publics et collectifs, à vocation municipale et régionale, destinés à des fins d'éducation, de santé, de culte, de culture, de loisir, d'administration et de sécurité publique	Parcs et lieux publics Habitation (lorsque associée aux usages collectifs et institutionnels) Bureaux administratifs Certains types de commerces et de services complémentaires (ex.: cafétéria, salle à manger, fleuriste) Certaines activités industrielles légères liées à l'usage collectif ou institutionnel (ex.: laboratoire, centre de recherche) Services d'utilité publique	La réglementation confirmera la vocation des équipements collectifs et des propriétés institutionnelles par un zonage approprié
PARC ET LIEU PUBLIC	Préserver les terrains utilisés comme parcs et espaces verts Assurer une desserte adéquate en parcs et en espaces verts dans les quartiers	Secteurs réservés aux parcs et aux espaces verts de propriété publique (incluant terrains de jeux, jardins communautaires, lieux publics spécialisés tels que le Jardin botanique, les berges et les îles)	Installations nécessaires au fonctionnement des activités (ex.: chalets, bâtiments servant à entreposer instruments de nettoyage et d'entretien) Services de soutien aux fonctions de loisir, de détente et de récréation (ex.: rampes de mise à l'eau, location de bicyclettes) Services d'utilité publique	La réglementation confirmera la vocation des parcs par un zonage approprié

densité. Les éléments indiqués au tableau 7 feront l'objet d'une attention particulière lors de la révision de la réglementation de zonage.

Les instruments d'urbanisme

L'adoption du Plan d'urbanisme amènera des changements importants non pas tant dans la nature des instruments d'urbanisme dont dispose la Ville que dans leur utilisation. Tous les instruments d'urbanisme seront conformes au contenu du Plan. Au besoin, le Plan pourra être amendé par le Conseil municipal, avant sa révision quinquennale, après une consultation publique tenue par un CCA ou le Bureau de consultation de Montréal.

Parmi les instruments d'urbanisme, on trouve:

- la **réglementation de zonage** qui sera révisée pour se conformer au Plan d'urbanisme dans un délai de deux ans après l'adoption de ce dernier;
- la **procédure d'approbation de projets** qui permettra, dans les cas exceptionnels, à un projet spécifique de déroger à la réglementation tout en respectant le Plan d'urbanisme et qui soumettra l'émission de permis à une procédure spéciale dans certains cas particuliers;
- le **contrôle des démolitions d'immeubles** qui tiendra notamment compte des secteurs et des immeubles de valeur patrimoniale que le Plan d'urbanisme reconnaît;
- le **contrôle de la transformation de logements à d'autres usages** qui sera remplacé par le zonage révisé conforme au Plan d'urbanisme;
- les **permissions spéciales** autorisant les activités institutionnelles.

Tableau 6 Les limites de hauteur et de densité

Catégorie	Hauteur				Densité maximum	
	Mètres		Équivalence en étages résidentiels[1]			
	Minimum	Maximum	Minimum	Maximum	A	B
1-	3,0	9,0	1	2	1,0	
2-	5,5	9,0	2	2	1,5	
3-	3,0	12,5	1	3	2,0	
4-					2,0	
5-	5,5	12,5	2	3	2,0	3,0
6-	5,5	16,0	2	4	2,0	3,5
7-	8,5	16,0	3	4	2,5	3,5
8-	5,5	23,0	2	6	3,0	
9-	8,5	23,0	3	6	3,5	4,5
10-	8,5	30,0	3	8	4,0	
11-	16,0	30,0	6	8	5,0	
12-	16,0	44,0	6	12	6,0	7,5

1 L'équivalence en étages résidentiels n'est qu'indicative contrairement aux autres prescriptions de ce tableau.

Tableau 7 Les éléments précisés dans la réglementation de zonage

Au-delà des dispositions touchant l'affectation du sol et les limites de hauteur et de densité, les éléments suivants, inclus dans le Plan d'urbanisme, feront l'objet d'une attention particulière lors de la révision de la réglementation de zonage:

1 Les occupations:

- en plus des usages prévus dans chaque secteur du plan d'affectation du sol, la réglementation pourra autoriser des usages compatibles et complémentaires aux usages autorisés de plein droit par la réglementation de zonage, en suivant la procédure relative à la gestion des usages conditionnels;
- l'implantation dans les secteurs résidentiels d'activités complémentaires, tels que certains commerces, services et équipements collectifs;
- la possibilité d'autoriser l'implantation de «gîtes et couverts» dans certains secteurs résidentiels ainsi que l'implantation de petits hôtels le long des rues commerciales de faible et moyenne intensité, sous réserve de restrictions quant à la hauteur des bâtiments et de critères d'insertion architecturale;
- l'intégration harmonieuse dans les secteurs résidentiels des commerces tels que les débits de boissons alcooliques, les salles d'amusement, les restaurants, les cafés-terrasses et les établissements exploitant l'érotisme;
- l'intégration harmonieuse et en toute sécurité dans le tissu urbain des postes d'essence et des autres types de commerces qui présentent des difficultés d'insertion;
- l'implantation d'ateliers d'artistes et d'artisans dans les secteurs résidentiels;
- la définition de critères de performance pour les activités industrielles;
- l'élaboration de normes réglementaires permettant la construction de terrasses privées sur les toits des bâtiments;
- de nouvelles dispositions réglementaires relatives à la gestion des droits acquis qui permettront de gérer adéquatement les usages et les constructions existantes qui dérogeront à la nouvelle réglementation de zonage en tenant compte du niveau de compatibilité des usages avec les plans d'affectation du sol des arrondissements.

2 La forme urbaine:

- la définition précise des limites de hauteur en fonction des critères présentés dans l'objectif 26 du chapitre 4.1;
- l'établissement de règles d'insertion pour assurer une homogénéité des hauteurs;
- la typologie des constructions, notamment en milieu résidentiel;
- l'implantation pavillonnaire ou contiguë des bâtiments;
- l'alignement des constructions;
- les proportions minimales et maximales d'implantation au sol des bâtiments;
- les mesures améliorant l'interface entre des fonctions non compatibles (ex: l'industrie et l'habitation);
- les mesures de contrôle architectural dans les secteurs d'intérêt patrimonial;
- la réglementation de l'affichage.

3 La réglementation du stationnement:

- l'élaboration d'un cadre de gestion du stationnement hors rue, en vue de contrôler son implantation et son insertion dans le milieu environnant.

Une nouvelle pratique d'urbanisme: la planification de site

La planification de site indiquera les balises de développement d'un secteur partiellement ou entièrement non construit et, comme un règlement de zonage, sera conforme au Plan d'urbanisme sans en faire partie. Elle permettra d'assurer une planification d'ensemble de ces sites, en évitant par exemple qu'une portion ne devienne enclavée et difficilement développable.

Le territoire de la ville recèle quelques vastes terrains à lotir qui n'ont jamais été urbanisés ou qui sont appelés à être redéveloppés. Pour ces secteurs, la grille de rues doit être définie, la desserte en infrastructures déterminée, les usages et les gabarits détaillés pour chaque portion du site identifié, etc.

Tant qu'elle n'aura pas approuvé le plan détaillé d'un tel site, la Ville n'y permettra aucun développement ou aucun morcellement en imposant les mesures réglementaires nécessaires. Cependant, les modifications mineures aux bâtiments existants pourront être permises si le potentiel de développement de l'ensemble du site n'est pas hypothéqué. La planification du site sera soumise à la Ville par les propriétaires des terrains composant le site et suivra la procédure d'approbation de projets.

Les secteurs devant être soumis à une planification de site sont définis dans le Plan d'urbanisme (voir le tableau 8). Pour chacun de ces secteurs, le plan directeur de l'arrondissement concerné indique les objectifs de la Ville et les éléments qui devront être traités dans la planification de site.

Tout plan de site fera l'objet d'une étude publique par le Comité-conseil d'arrondissement concerné et sera ultérieurement adopté par une résolution du Comité exécutif. Un plan de site adopté se traduira dans une entente avec les propriétaires des terrains ou encore dans un règlement de zonage modifié. Dans le cas où l'adoption d'un plan de site entraîne des modifications au Plan d'urbanisme, celles-ci feront l'objet d'une consultation publique selon une procédure établie par le Comité exécutif. Selon la portée de l'enjeu soulevé par cet amendement du Plan d'urbanisme, le Comité exécutif mandatera le Comité-conseil de l'arrondissement concerné ou le Bureau de consultation de Montréal de tenir la consultation publique. Les amendements au Plan d'urbanisme ne prendront effet qu'après modification du Plan d'urbanisme par le Conseil municipal.

Tableau 8 Les secteurs à soumettre à une planification de site

Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce:
- la cour Glen
- l'hippodrome Blue Bonnets
- le secteur Marconi

Plateau Mont-Royal / Centre Sud:
- l'îlot Saint-Grégoire / de la Roche / Papineau / voie du C.P.
- l'îlot Ontario / Bercy / Sainte-Catherine / voie du C.P.
- l'îlot René-Lévesque / Viger / Wolfe / Papineau
- l'îlot Fullum / Gilford / Franchère / Mont-Royal
- l'îlot Messier / Gilford / Fullum / Mont-Royal

Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles:
- le boulevard urbain Louis-Hippolyte-Lafontaine
- l'île Lapierre
- le secteur Marc-Aurèle-Fortin
- le boulevard Perras/71^{e} Avenue
- le boulevard Perras/Village de Rivière-des-Prairies
- le ruisseau Demontigny
- le boulevard Marien
- l'Île Bonfoin
- le secteur du ruisseau Pinel
- le secteur Perras / 94^{e} Avenue
- le secteur Sherbrooke / site d'enfouissement de Rivière-des-Prairies
- le secteur Sherbrooke / 52^{e} Avenue
- le secteur coulée Grou / cimetière Hawthorne-Dale
- le secteur Sherbrooke côté sud-est
- le secteur du complexe Roussin

Rosemont / Petite Patrie:
- le site des anciennes usines Angus

Sud-Ouest:
- les terrains vacants aux abords du pont Champlain
- le site des ateliers du CN à Pointe Saint-Charles

Ville-Marie:
- le faubourg Québec
- le site de l'ancienne gare Bonaventure

6.2

L'encadrement des interventions et des investissements municipaux

Le Plan d'urbanisme constitue un cadre d'orientation pour la planification et la coordination des interventions municipales. En énonçant les objectifs de la municipalité en matière d'aménagement et de développement urbain, il constitue un élément intégrateur des priorités d'investissement et des actions municipales. Ces actions seront particulièrement importantes dans le contexte montréalais puisque le Plan prévoit non seulement contrôler le développement urbain mais aussi et surtout l'encourager par diverses mesures.

Les interventions prioritaires

Le Plan d'urbanisme identifie un certain nombre d'interventions prioritaires qui auront des effets structurants sur le développement de Montréal. Ces interventions sont identifiées dans l'encart ci-contre.

Le bilan annuel

Chaque année, un bilan de la mise en œuvre du Plan d'urbanisme et de ses objectifs sera déposé au Conseil municipal. Il rendra compte des actions municipales entreprises et prévues pour mettre en œuvre le Plan. Il présentera l'évolution de certains indicateurs permettant de mesurer l'avancement de la mise en œuvre du Plan et l'efficacité des stratégies, par exemple les superficies de bureaux construits, et inclura le bilan annuel de la mise en œuvre des projets découlant des objectifs de la Politique d'habitation (nombre de logements sociaux créés, nombre de logements privés construits, etc.). Ce bilan permettra de réévaluer périodiquement le contenu du Plan d'urbanisme et de préparer sa révision quinquennale.

Comme méthode d'évaluation supplémentaire, il est proposé qu'à l'occasion de l'étude des prévisions budgétaires par les commissions permanentes du Conseil les plans d'action annuels des services et des sociétés paramunicipales précisent leur contribution à la réalisation du Plan d'urbanisme.

Le programme triennal d'immobilisations

Le programme triennal d'immobilisations (PTI) révisé annuellement, identifie les dépenses capitales que la Ville entend faire dans les trois années qui suivent. Ces dépenses s'inscrivent souvent dans des programmes précis, tel le Programme de rénovation des aires industrielles (Praimont). Elles comprennent les dépenses relatives à l'aménagement du domaine public (réfection et construction de rues, de trottoirs et d'infrastructures, aménagement de nouveaux parcs); elles comprennent aussi les dépenses de la construction ou d'amélioration de bibliothèques, de maisons de la culture et d'équipements sportifs ou communautaires. Les investissements entrant dans le PTI sont donc largement reliés à la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme. Après l'adoption de ce dernier, une annexe sera jointe à chaque version annuelle du PTI présentant son bilan par rapport aux objectifs du Plan. Le contenu de cette annexe au PTI sera intégré au bilan relatif à la mise en oeuvre du Plan d'urbanisme qui sera déposé annuellement au Conseil municipal.

Les sociétés paramunicipales

La Ville est un agent de développement urbain par le biais aussi de certaines sociétés paramunicipales qui agissent comme promoteurs immobiliers, en complémentarité avec le secteur privé.

Il s'agit en particulier de la Société d'habitation et de développement de Montréal (SHDM), de la Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal (Simpa) et de la Société de développement industriel de Montréal (Sodim). Suite à l'adoption du Plan d'urbanisme, le rapport annuel de chacune de ces sociétés fera état des éléments du Plan d'urbanisme qu'elles ont contribué à mettre en œuvre.

La planification sectorielle

Il est important de souligner que la Ville a entrepris une planification sectorielle de ses diverses interventions. La Politique d'habitation, par exemple, qui a été adoptée en 1990 sert maintenant de cadre de référence aux actions de la Ville dans ce domaine. La finalisation et la mise en œuvre de cette planification sectorielle contribueront à la réalisation du Plan d'urbanisme. Les orientations et les stratégies pertinentes provenant de cette planification sectorielle seront intégrées au Plan d'urbanisme de façon régulière. C'est le cas dans le domaine du transport, où le plan de transport, la politique de stationnement et les plans de circulation d'arrondissement permettront de préciser la volonté exprimée dans le Plan d'urbanisme (voir le chapitre 5). La Ville planifie également ses actions en matière de gestion des déchets solides et des matières récupérables. Le tout s'inscrira dans une politique environnementale municipale en voie d'élaboration. Enfin, on prévoit élaborer une politique de mise en valeur et de diffusion du patrimoine.

Interventions prioritaires :

- mise en œuvre de mesures pour soutenir la croissance du Centre des affaires;
- développement résidentiel des faubourgs Québec, Saint-Laurent et des Récollets dans l'arrondissement Ville-Marie;
- poursuite des efforts relatifs au développement de la Cité internationale;
- revitalisation de la rue Sainte-Catherine;
- construction du pont Wellington;
- réfection du boulevard Henri-Bourassa dans le quartier Rivière-des-Prairies;
- parachèvement du boulevard urbain Ville-Marie et son raccordement avec l'autoroute 25;
- réalisation du Parc d'entreprises du canal et du Technoparc;
- redéveloppement des abords de la voie du CP;
- implantation de voies réservées au transport collectif;
- révision complète de la réglementation de zonage;
- mise en valeur du mont Royal;
- établissement d'accords de développement entre la Ville et les grandes institutions;
- réalisation du réseau vert;
- mise en œuvre de mesures pour accroître la qualité de vie et la sécurité dans les milieux résidentiels;
- création et réaménagement de parcs dans les quartiers en déficit d'espaces verts;
- consolidation du réseau des grands équipements culturels et de loisirs;
- consolidation du réseau d'équipements culturels et de loisirs de quartier;
- consolidation des artères commerciales de quartier;
- opération massive de plantation d'arbres.

6.3

La planification urbaine subséquente à l'adoption du Plan d'urbanisme

À la suite de l'adoption du Plan d'urbanisme, d'importants efforts seront consacrés à la planification particulière de plusieurs secteurs de la ville. Cela sera nécessaire puisque ces secteurs n'ont pu être traités de façon exhaustive dans les délais serrés de l'élaboration du Plan d'urbanisme. En fait, en dehors de l'arrondissement Ville-Marie, seuls les abords du canal de Lachine ont fait l'objet d'une planification particulière, compte tenu des enjeux que ce secteur présente.

Le tableau 9 identifie les secteurs qui devront faire l'objet d'une planification particulière. Les orientations retenues, de même que les objectifs et les stratégies privilégiés pour chaque secteur sont identifiés dans le Plan directeur de l'arrondissement concerné et seront précisés dans le cours de cet exercice.

En plus des objectifs propres à chaque secteur, un plan particulier pourra également comprendre les éléments suivants:

- la densité d'occupation;
- la volumétrie, l'implantation et la typologie des bâtiments;
- les conditions particulières quant à la composition des façades, la proportion des ouvertures et les accès sur rue;
- la définition des interventions municipales prévues; la nature et l'emplacement des équipements collectifs et des voies de circulation;
- l'acquisition, la construction, la rénovation et l'aliénation d'immeubles par la Ville;
- la définition d'un programme de promotion;
- l'installation d'un mobilier urbain ou d'un affichage particuliers;
- une évaluation des coûts et une indication des phases de réalisation.

À la suite de la planification d'un secteur, on pourra juger nécessaire d'intégrer au Plan d'urbanisme les objectifs retenus pour le secteur ou encore de modifier les orientations et les paramètres d'encadrement réglementaire qu'il comprend (affectation du sol ou limites de hauteur de bâtiments ou de densité de construction). Le plan particulier fera alors l'objet d'une consultation publique selon une procédure établie par le Comité exécutif. Selon la portée de l'enjeu soulevé par cet amendement du Plan d'urbanisme, le Comité exécutif mandatera le Comité-conseil de l'arrondissement concerné ou le Bureau de consultation de Montréal de tenir la consultation publique. Le Plan d'urbanisme sera ensuite amendé par le Conseil municipal en fonction du plan particulier adopté. Les éléments du Plan particulier modifiant le Plan d'urbanisme en vigueur seront identifiés explicitement et les éléments pertinents du Plan particulier constitueront alors une partie intégrante du Plan d'urbanisme.

Dans les autres cas, l'opération de planification particulière n'entraînera pas de modifications au Plan d'urbanisme. Il s'agira alors en fait d'un plan d'action qui servira à coordonner les diverses interventions municipales.

Dans tous les cas, un plan particulier fera l'objet d'une étude publique par le Comité-conseil d'arrondissement concerné et sera ultérieurement adopté par une résolution du Conseil municipal.

Tableau 9 Les secteurs de planification particulière

Ahuntsic / Cartierville:
- le secteur des abords du pont Lachapelle
- le secteur des abords du pont Viau
- les abords de l'autoroute Métropolitaine (commun avec Villeray / Saint-Michel / Parc Extension)

Côte-des-Neiges / Notre-Dame-de-Grâce:
- l'axe Décarie
- l'axe Côte-des-Neiges

Mercier / Hochelaga-Maisonneuve:
- l'axe Sherbrooke Est (de Viau à l'autoroute 25)
- le quartier Maisonneuve
- le secteur Contrecœur

Plateau Mont-Royal / Centre-Sud:
- les abords des voies ferrées du CP (commun avec Rosemont / Petite-Patrie)
- les abords du pont Jacques-Cartier

Rivière-des-Prairies / Pointe-aux-Trembles:
- le Bout-de-l'île
- le secteur Marc-Aurèle Fortin
- le secteur Rivière-des-Prairies Est
- le Vieux Pointe-aux-Trembles

Rosemont / Petite-Patrie:
- les abords de la voie ferrée du CP (commun avec Plateau Mont-Royal / Centre-Sud)
- le marché Jean-Talon
- les abords de la rue Saint-André

Sud-Ouest:
- le secteur du marché Atwater
- le secteur de l'ancienne Sherwin-Williams
- les secteurs des écluses Saint-Gabriel
- le centre Gadbois
- le secteur industriel Georges-Vanier
- le Parc d'Entreprises du canal
- Technoparc Montréal Métropolitain (Campus Montréal)

Ville-Marie:
- rue Sainte-Catherine
- parc du Mont-Royal
- secteur Bishop-Crescent
- district de la fourrure
- abords de la Place des Arts
- faubourg Saint-Laurent
- pôle Berri
- boulevard René-Lévesque Ouest
- abords du square Chaboillez
- abords du square Victoria
- abords de l'autoroute Ville-Marie
- Griffintown
- abords de l'autoroute Bonaventure
- faubourg des Récollets
- Vieux-Montréal
- faubourg Québec
- Cité du Havre
- Îles Sainte-Hélène et Notre-Dame

Villeray / Saint-Michel / Parc Extension:
- le site de l'ancienne carrière Miron
- les abords de l'autoroute Métropolitaine (commun avec Ahuntsic/Cartierville)
- les abords de la rue Saint-André

Accord de développement : entente signée par la Ville de Montréal et une institution fixant les règles urbanistiques applicables à la propriété de l'institution (affectation du sol, limites de hauteur et de densité, etc.). Le zonage révisé correspondra au contenu de l'accord, ou, faute d'accord, correspondra au bâti existant. L'accord de développement peut porter en plus sur la protection d'immeubles patrimoniaux, la mise en valeur d'éléments naturels ou l'accessibilité à des équipements.

Affectation du sol : destination d'une partie du territoire à un usage déterminé.

Aire de protection : territoire environnant un monument historique classé dont le périmètre est déterminé par le ministre des Affaires culturelles. L'effet d'une aire de protection est notamment de soumettre à l'approbation du ministre chaque projet de construction, de rénovation, d'aménagement et d'affichage envisagé dans le périmètre protégé.

Basilaire : partie plus large d'une construction située au niveau de ses étages inférieurs.

Cadre bâti : ensemble des constructions, des bâtiments situés dans un espace déterminé.

Cadre réglementaire : document d'encadrement s'appuyant sur les paramètres urbanistiques inscrits dans le Plan d'urbanisme et précisant les orientations des règlements de zonage.

Charte de la Ville de Montréal : loi provinciale définissant les pouvoirs de la Ville de Montréal.

Continuité (ou linéaire) commerciale : développement en continuité de plusieurs commerces le long d'une rue.

Centre des affaires : territoire délimité dans le Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie, où sont concentrés les gratte-ciel et la majeure partie des activités centrales.

Densité : rapport entre la superficie de plancher d'une construction et la superficie du terrain qu'elle occupe.

Droits acquis : les droits acquis protègent les droits de propriété, notamment les usages et les constructions existants, contre de nouvelles restrictions de zonage sous réserve des modalités de gestion des diverses situations dérogatoires.

Gabarit : dimension et forme d'un bâtiment.

Gîte et couvert : établissement d'hébergement couramment désigné par l'expression anglaise "bed and breakfast".

Îlot : unité de l'espace urbain entièrement bordé par des voies publiques, comportant souvent plusieurs lots et une ruelle.

Lotissement : division d'un terrain en parties (lots) que l'on peut acheter, vendre et développer individuellement.

Mobilier urbain : désigne les objets qui complètent l'ensemble des immeubles et de la voirie pour le confort des usagers (par exemple: bancs, paniers à déchets, bacs à fleurs, colonnes Morris, lampadaires).

Planification particulière : planification détaillée d'un secteur, visant à préciser les orientations générales et à élaborer des propositions d'interventions.

Planification de site : la planification de site s'applique à quelques vastes terrains désignés par le Plan d'urbanisme et indiquera les balises de leur développement; tant que la Ville n'aura pas approuvé le plan détaillé de ces terrains, elle ne permettra aucun développement ou aucun morcellement.

Procédure d'approbation de projets de construction, de modification ou d'occupation : cette procédure permet, dans les cas exceptionnels, à un projet spécifique de déroger à la réglementation tout en respectant le Plan d'urbanisme et soumet l'émission de permis à une procédure spéciale dans certains cas particuliers.

Réseau vert : ce réseau se présente sous la forme d'un parcours polyvalent, autant que possible en site propre mais également en chaussée partagée, permettant la marche, le vélo et le ski de fond.

Transport intermodal : caractérise la connexion reliant différents modes de transport.

Vivre Montréal en santé : programme de la Ville de Montréal, implanté en 1991, qui soutient des initiatives de la population visant à améliorer la qualité de vie, selon un concept global de santé physique, mentale et sociale. Montréal a adhéré aux réseaux québécois et international des villes et villages en santé, en 1989.

ABRÉVIATIONS

CCA : Comité-conseil d'arrondissement

CDEC : Corporation de développement économique et communautaire

CLSC : Centre local de services communautaires

CN : Canadien National

COOP : Coopérative d'habitation

CP : Canadien Pacifique

CRSSSMM : Conseil régional des services sociaux et de la santé du Montréal métropolitain

CUM : Communauté urbaine de Montréal

INRS : Institut national de la recherche scientifique

LAU : Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

OMHM : Office municipal d'habitation de Montréal

OSBL : Organisme sans but lucratif

PARCQ : Programme d'aide à la rénovation Canada-Québec

PAREL : Programme d'amélioration et de rénovation de logements

PRAIMONT : Programme de rénovation des aires industrielles de Montréal

PRIL : Programme de rénovation d'immeubles locatifs

PROCIM : Programme de coopération industrielle de Montréal

PTI : Programme triennal d'immobilisations

RÉEM : Répertoire des établissements et de l'emploi à Montréal

SCHL : Société canadienne d'hypothèques et de logement

SHDM : Société d'habitation et de développement de Montréal

SHQ : Société d'habitation du Québec

SIDAC : Société d'initiatives et de développement des artères commerciales

SIMPA : Société immobilière du patrimoine architectural de Montréal

SODIM : Société de développement industriel de Montréal

SRRR : Stationnement sur rue réservé aux résidents

STCUM : Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal

STL : Société de transport de Laval

STRSM : Société de transport de la rive-sud de Montréal

Beaupré et Michaud, architectes, ***Étude sur la mise en valeur du patrimoine de l'arrondissement Centre***, mars 1988.

Brundtland, G.M. et al., La Commission mondiale sur l'environnement et le développement, ***Notre avenir à tous***, mai 1988.

Commission permanente du développement économique, Ville de Montréal, ***Pistes de réflexion sur le développement économique de la Ville de Montréal***, avril 1991.

Communauté urbaine de Montréal, ***Schéma d'aménagement***, décembre 1987.

Communauté urbaine de Montréal, ***Répertoire architectural***, 12 volumes, 1981-1990.

Dansereau, Francine et al., ***L'état du parc résidentiel locatif de Montréal***, Inrs-Urbanisation, octobre 1991.

Groupe d'intervention urbaine de Montréal et Ville de Montréal, ***La montagne en question***, 1988.

Hedman, Richard, ***Fondamentals of Urban Design***, Chicago, 1984, 146 pages.

Lavoie, Roger et Léger Marie, ***Étude portant sur les terrains qui bordent les voies ferrées du CP, entre le parc Jarry et la rue Notre-Dame***, mars 1991.

Lemelin, André, ***Montréal économique: organisation spatiale des activités économiques et structure de l'emploi par quartier***, INRS -Urbanisation, novembre 1990.

Linteau, Paul-André, ***L'économie de Montréal: essai d'interprétation historique***, Ville de Montréal, Service de la planification et de la concertation, novembre 1989.

Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, L.R.Q., chapitre A-19.1.

Office municipal d'habitation de Montréal, ***Rapport annuel de 1990***.

Office municipal d'habitation de Montréal, ***Répertoire des logements à loyer modique***, 31 décembre 1989.

Société Biancamano Bolduc, ***Étude des incidences économiques et sociales du pôle «Parc olympique - Jardin botanique» sur le quartier Maisonneuve***, février 1991.

Société d'habitation et de développement de Montréal, ***Rapport annuel de 1991***.

Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, ***Plan d'action***, mars 1992.

Statistique Canada, ***Données de recensements***, 1961, catalogue no 95-519 - 1966, catalogue no 90-604 - 1971, catalogue 95-704/95-734 - 1976, catalogue no 95-811/95-809 - 1981, catalogue no 95-918/95-959 -1986, catalogue no 95-129/95-130, - 1991.

Ville de Montréal, ***Habiter Montréal, politique d'habitation***, 1990.

Ville de Montréal, ***Montréal et l'avenir du Québec: mémoire à la commission sur l'avenir politique et constitutionnel du Québec***, janvier 1991.

Ville de Montréal, ***Les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme de Montréal - Projet***, juin 1992.

Ville de Montréal, ***Rapport de la Commission d'étude sur les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme***, novembre 1992.

Ville de Montréal, ***Réponse du Comité exécutif aux recommandations de la Commission d'étude du Conseil municipal sur les orientations et les stratégies du Plan d'urbanisme***, décembre 1992.

Ville de Montréal, ***Plan directeur d'aménagement et de développement de l'arrondissement Ville-Marie***, octobre 1990.

Ville de Montréal, Arrondissements:

. Ahuntsic/Cartierville,

. Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce,

. Mercier/Hochelaga-Maisonneuve,

. Plateau Mont-Royal/Centre-Sud,

. Rivière-des-Prairies/Pointe-aux-Trembles,

. Rosemont/Petite-Patrie,

. Sud-Ouest,

. Villeray/Saint-Michel/Parc Extension.

Synthèse des enjeux d'aménagement et de développement, janvier 1990;

Rapport de la concertation sur les enjeux d'aménagement et de développement, juin 1990;

Réponse du Comité exécutif aux recommandations du Comité-conseil sur les enjeux d'aménagement et de développement, septembre 1990.

Plan directeur d'arrondissement - Projet, juin 1992.

Secrétariat des comités-conseil d'arrondissement, Étude publique du projet de plan directeur, octobre 1992.

Réponse du Comité exécutif aux recommandations du Comité-conseil d'arrondissement sur le projet de plan directeur, décembre 1992.

Ville de Montréal, ***Synthèse des orientations retenues par le Comité exécutif pour l'élaboration du Plan d'urbanisme***, septembre 1990.

Ville de Montréal, ***Le Plan des abords du canal de Lachine***, mai 1992.

Ville de Montréal, ***L'environnement à la Ville de Montréal: un premier bilan***, octobre 1991.

Ville de Montréal, ***Plan d'action pour une gestion intégrée des déchets solides et des matières récupérables à la Ville de Montréal***, décembre 1991.

Ville de Montréal, ***Rapports annuels de 1980 à 1990***.

La Ville de Montréal tient à remercier toutes les personnes et tous les organismes qui ont fourni des photographies pour ce document.

Ville de Montréal
Service de l'habitation et du développement urbain
303, rue Notre-Dame Est
5e étage
Montréal (Québec)
H2Y 3Y8
Téléphone: (514) 872-1990

Dépôt légal 1993
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-89417-346-6

English copy available upon request for:
- Orientations and Strategies of the Montréal City Plan
- Master Plan for the Côte-des-Neiges/ Notre-Dame-de-Grâce District
- Master Plan for Ville-Marie District

Production : **Ville de Montréal** 07.52.510-0 (09-93)

Imprimé au Canada

Papier recyclé